



5

Afgiftekantoor: Oostende X

34^e jaargang - nr. 225 - 34^e année - n° 225
December - Décembre 1990

M918

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle

Shell Marine Lubricants



Shell Marine Service Worldwide

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

december 1990
décembre 1990

LID
fppb
MEMBRE

34^e jaargang nr 5
34^e année no 5

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Van Ransbeek

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
Ch. Theys

Lay-out
Karien De Deyne

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Naert-Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:

J. Arys, E. De Grieck, A. Devreese, J.-B. Dreesen, Ch. Freys, G. Gouwy, A. Jacobs, C. Jacobs, J.-C. Liénart, E. Pouillet, H. Rogie, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, D. Van Parijs

inhoud sommaire

la colonisation des açores (1) du temps de la marine à voile ... quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs par j.-m. de decker	3
woorden uit de zeemanskist ladders en trappen aan boord van een schip dooroppermeester (b.d.) j.-b. dreesen.	9
la force navale et les grands voiliers au rendez-vous de l'amitié par saint bernard du spuikom	13
the future of mine warfare? challenges and prospects by g. teitler	17
de zee en de kunst - willy schlobach door norbert hostyn, conservator stedelijke musea Oostende, lic. kunstgeschiedenis.	23
les mémoires de spoutz, chien de marine, mascote sur les navires de la force navale - part V	25
even voorstellen ... jozef michielsens	31
maritiem panorama door henri rogie	33
la force navale pour la seconde fois dans le golfe. un événement capital. par le capitaine de vaisseau (hre) - j.-cl. liénart.	36
eguermin fête ses 25 ans d'intégration belgo-hollandaise	38
zeebrugge krijgt nieuwe dimensie door henri rogie	39
congé pour mourir: une émission de la brt consacrée à nos marins par le lieutenant colonel hre. paul eygenraam	43
hulde aan stichters vereniging voor hulpbetoon in de zeemacht.	45
info-marine.	47
info-reserve	74

DEVELOP WITH US



...ZEEBRUGGE



ZEEBRUGGE PORT AUTHORITY L. Coiseaukaal 2 - 8000 Brugge Tel. (050) 44 42 11 Telex 81201 Telefax (050) 44 42 24

I. La colonisation des Açores.

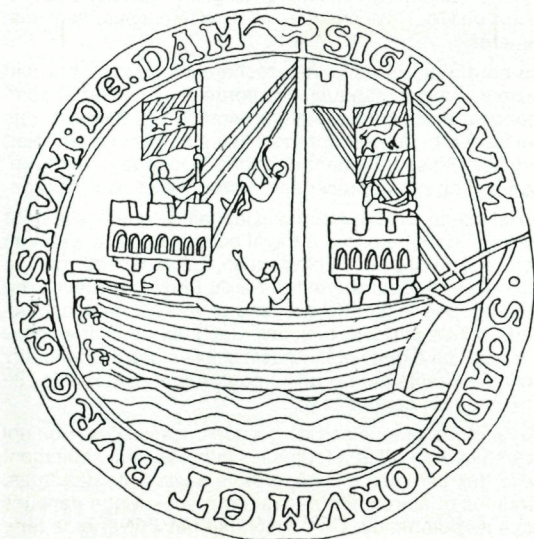
Du temps de la marine à voile...

Quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs

Par J.M. de Decker

A l'heure du tourisme de masse, des voyages «clé sur porte», où quiconque en ayant les moyens peut «faire» la Chine, le Brésil ou l'Afrique du Sud en trois semaines, à l'heure où l'avion a supprimé les distances, il nous paraît intéressant de retracer en quelques articles les pérégrinations et aventures de certaines de nos compatriotes qui effectuèrent de grands voyages à l'époque où seule la mer offrait un moyen de transport pour passer d'un continent à un autre. Et, plus particulièrement celle de la marine à voile.

Les Belges sont considérés comme un peuple casanier et n'ayant pas l'esprit maritime. Pourtant, dans les temps d'autrefois, ils possédaient la réputation d'être des hommes de mer de haute valeur et on trouve leur nom associé à des entreprises de colonisation maritime et à de surprenantes expéditions. L'Italien Strada ne posa-t-il pas, au XVII^e siècle, la question: Qui me nommera un océan où ces robustes coureurs de mer n'ont pas mené leurs navigations? ».

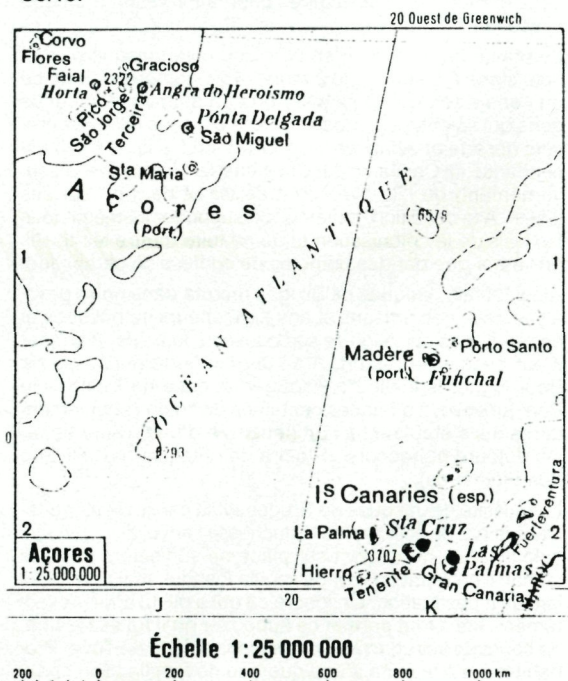


Sceau du port de Damme, 1309.

Nous ne remonterons pas aux croisades qui, comme l'a dit Godefroid Kurth, furent «l'affaire des Belges»; le sujet est trop vaste et, d'ailleurs, bien connu. Nous nous en tiendrons au grand mouvement maritime qui lança les peuples de l'Occident, à partir du XV^e siècle, à la découverte des terres nouvelles.

Commençons par l'aventure du peuplement flamand des Açores, la première tentative de colonisation maritime de notre histoire.

Situé à quelque deux mille kilomètres de nos côtes, l'archipel des Açores est constitué par un groupe de neuf îles volcaniques et montagneuses peu attrayantes aux contours saillants et rocaillieux. A l'est: les îles de Sainte-Marie et Saint-Michel. Au centre: Terceira, Saint-Georges, Pico, Fayal et Graciosa. Au nord-ouest: les îles de Flores et de Corvo.



Ces îles d'une végétation exubérante n'avaient, lorsqu'elles furent découvertes, d'autres habitants que des colonies d'autours - «açores» en portugais - rapaces de la race des vautours se nourrissant de mollusques aquatiques. D'où le nom donné à l'archipel par ses découvreurs portugais.

Les premiers de nos compatriotes à découvrir les Açores furent des commerçants brugeois qui, se rendant au Portugal pour affaires, furent détournés de leur route par un violent ouragan. Après avoir été balottés plusieurs jours par la tempête, ils arrivèrent en vue d'une terre inconnue «entrecoupée de riantes vallées et d'effreux ravins». L'île en question était Terceira et cela se passait en 1439 selon certains historiens, en 1445 suivant d'autres.

Quoi qu'il en soit, le chef de l'expédition, Josué Van den Berg (ou Van den Berghe) n'accorda que peu d'importance à cette découverte. Arrivé à Lisbonne, il en parla néanmoins aux Portugais et, après son retour à Bruges, à l'un de ses compatriotes, Fernand Dulmo qui se montra intéressé et décida de tenter sa chance en allant créer un établissement à Terceira avec une trentaine de compagnons. Manque d'expérience et de moyens financiers, sa tentative se solda par un échec.

Jacques de Bruges

Le flambeau fut repris, en 1450, par Jacques de Bruges (que certains chroniqueurs confondent avec Josué Van den Berg), un gentilhomme fortuné, passionné de voyages, jouissant de hautes relations et d'un crédit certain à la cour de Lisbonne du fait de son mariage avec une grande dame portugaise, Dona Sancha Rodriguez de Arcia, dame d'honneur de l'infante Béatrix.

Ayant réussi à convaincre son épouse d'aller s'installer à Terceira, ledit Jacques de Bruges effectua des démarches auprès de l'Infant Henri en vue d'obtenir pour son propre navire l'escorte d'une petite armada qui transporterait «tous gens et matériel» nécessaires pour la fondation d'un établissement définitif.

Le prince lui accorda bien plus que cela puisque par un acte signé à Lisbonne le 2 mars 1450, compte tenu de ce qu'«on ne sait point l'île dite Terceira peuplée d'aucunes gens qui soient au monde et qu'elle est dans le temps présent déserte et inhabitée...», il lui attribua, à lui et à sa descendance, la Capitania (La Capitainerie, c'est à dire le gouvernement) de l'île avec droit de vie et de mort sur ses sujets. A la condition, toutefois, de supporter lui-même tous les frais de la colonisation et de ne faire mettre les terres en valeur que par des hommes de confession catholique.

Ainsi fut fait, Jacques de Bruges recruta dans notre pays, à ses frais, des artisans et des agriculteurs catholiques et entreprit la colonisation de son nouveau domaine. Bien vite, il eut besoin de renfort. A sa demande, la duchesse de Bourgogne, Isabelle de Portugal, épouse de Philippe le Bon, lui envoya quelques centaines de colons supplémentaires qui s'établirent à l'embouchure d'une rivière appelée aujourd'hui encore «Ribeira dos Flamingos» (Rivière des Flamands).

La réussite de Jacques de Bruges fut la cause de sa perte. Dans le but de solliciter de la duchesse l'envoi de nouveaux colons (ceux qui étaient sur place ne suffisaient pas à la tâche), il entreprit un voyage vers la Flandre, mais il n'arriva jamais à destination. On ignore ce qui a pu lui arriver exactement, mais tout permet de supposer qu'il fut assassiné, en cours de voyage, par un des siens, Diégo de Tève. Probablement à la suite d'une querelle de famille. Son corps aurait été jeté à la mer. Quelque temps plus tard, sa veuve regagna le Portugal et s'enferma dans un couvent.

La disparition de Jacques de Bruges laissant vacante la propriété de l'île de Terceira, le gendre de celui-ci, Edouard Paim, d'origine anglaise fit valoir en faveur de sa femme, Menina de Bruges, le droit d'hérédité qui avait été concédé à son beau-père. Mais, pour des raisons non précé-

sées, Lisbonne refusa de lui donner satisfaction. Après sa mort, son fils Diego revint à la charge sans plus de succès. Apparemment, les Portugais ne voulaient plus confier cette capitainerie à des étrangers. Dès 1464, ils la confièrent à deux d'entre eux.

Josse van Huerter

Nos compatriotes ne renoncèrent pas pour autant à leurs projets de colonisation des Açores. D'autant moins qu'en 1465 le roi Pedro du Portugal, ayant sollicité du Duc de Bourgogne une assistance technique pour former ses armées, avait accordé en échange la jouissance des îles à sa tante Isabelle, épouse du duc. Celle-ci fit recruter aussitôt, principalement en Flandre, plusieurs centaines de colons, gens de tous les métiers et équiper plusieurs navires qui, bientôt firent voile pour l'île de Fayal, chargés de meubles, matériel, ustensiles, outils et vivres, de quoi subsister pendant deux ans. Seule contrepartie demandée aux émigrants: ne pas oublier la duchesse dans leurs pensées et réciter à son intention un Ave Maria durant la célébration de chaque messe à laquelle ils assisteraient.

On estime à quelque deux mille le nombre de Flamands qui suivirent le mouvement et allèrent s'établir à Fayal. Il faut dire que la situation économique de la Flandre à l'époque était favorable à l'émigration. La politique des ducs de Bourgogne avait épuisé le pays. Le commerce avec les ports de la Hanse périlait, le Zwin s'ensablait progressivement. L'Angleterre concurrençait durement l'industrie drapière flamande. Gand et Bruges regorgeaient d'ouvriers sans emploi. La disette régnait dans les campagnes. Autant de raisons pour pousser des gens n'ayant plus grand chose à perdre à tenter leur chance par delà les mers.

La direction suprême de l'entreprise fut confiée à un autre brugeois, Josse van Huerter (Van Hurtere), seigneur de Moerkerke, ancien panetier de la Maison ducale. Cet aristocrate, homme entreprenant et laborieux, connaissait déjà l'île Fayal pour s'y être rendu avec une vingtaine de compagnons quelques mois plus tôt sur les conseils d'un moine portugais attaché à la chapelle du Roi, qui lui avait fait miroiter les richesses minières (argent, étain, métaux précieux) de l'île. Des richesses qui s'avérèrent purement imaginaires.

Au bout d'un an de vaines recherches, vivres et argent étaient venus à manquer. L'autorité de van Huerter commença à être contestée et certains de ses compagnons envisagèrent de le supprimer. Ayant eu vent du complot, il quitta l'île secrètement et gagna Lisbonne où il fit rapport au roi, qui apprécia son entreprise et son courage.

Aussi est-ce avec le titre de «Capitaine» que le seigneur de Moerkerke retourna à Fayal pour prendre la direction des opérations de colonisation déclenchées par la duchesse de Bourgogne. Le roi du Portugal lui avait, en effet attribué le titre de gouverneur de l'île, cette capitainerie dont avait déjà bénéficié Jacques de Bruges pour Terceira. La dignité était transmissible à ses descendants en ligne directe et masculine pour autant qu'il habite l'île et «y soit en continuité».

Fayal offrait aux colons de grandes possibilités. Son sol volcanique se prête à toutes les cultures, non seulement celle des céréales d'Europe mais aussi celle des fruits, légumes et autres denrées qu'on n'obtient que dans les pays méridionaux. On n'y connaît pas l'hiver et la température y est agréable toute l'année. Aucun problème pour l'exportation des produits; une baie semi-circulaire, située dans la partie orientale de l'île permettait aux navires d'y relâcher en toute sécurité.



Départ des colons flamands pour les Açores. (œuvre de Gustave de Bruyne, 1953)

Ce fut sur les rives de celle-ci que les colons flamands construisirent leurs premières habitations; la région environnante recut le nom de Nouvelle Flandre et ce premier village celui de «Huerta» - aujourd'hui Horta, la capitale de l'île- en l'honneur du chef de l'expédition.

En quelques années, la physionomie de l'île changea de fond en comble. les forêts de hêtres, attaquées à grands coups de hache furent remplacées peu à peu par des champs de blé et de canne à sucre. On planta des vignes, on créa des vergers qui donnèrent deux récoltes de fruits par an, on emena du bétail des îles voisines pour en développer l'élevage. On construisit des moulins à vent sur le modèle de ceux qu'on voyait en Flandre jusqu'au début de ce siècle. Et le rendement de la pêche dépassa toutes les espérances. Bref, un succès sur toute la ligne.

Si bien que Josse van Huerter tourna alors ses regards sur la petite île voisine de Pico (le Pic) dont il obtint la concession sans difficulté. Avec l'aide de ses colons flamands, il entreprit de la mettre, elle aussi, en valeur mais il mourut en 1495, à Fayal et ne put mener entièrement sa tâche à bien. Sa fonction de Capitaine passa à ses descendants qui la conservèrent pendant trois générations.

Willem van der Haegen

La réussite du seigneur de Moerkerke suscita des émules. C'est ainsi qu'en 1470, on vit partir pour Fayal un de ses amis, Willem van der Haegen, patricien brugeois (encore un brugeois!) issu de la famille comtale de Maestricht, auquel il avait vanté les séductions de la vie dans l'île et promis toutes les donations de terre qu'il voudrait.

Suivant la plus ancienne chronique des Açores, «Saudades da Terre», rédigée en 1586, van der Haegen vendit tout ce qu'il possédait à Bruges et fit proclamer que «tous ceux qui voulaient se rendre à l'île Fayal fissent leurs apprêts et qu'il leur fournirait à ses propres frais bateaux et tout ce dont ils pourraient avoir besoin pour eux, leurs femmes, enfants et servants, et sans rien dépenser de ce qu'ils possédaient jusqu'à l'arrivée à la dite île... Moyennant cette proclamation et les avantages qu'il donnait, il réunit beaucoup de monde, des forgerons, maçons, tisserands, tailleurs, cordonniers et gens d'autres métiers, mécaniciens et ouvriers...».

Le transport des membres et du matériel de l'expédition vers Fayal se fit à bord de «deux navires flamands» nolisés: des hourques. La hourque (hulk en flamand) était un bâtiment bordé à clins, à l'arrière arrondi, muni à l'époque - milieu du XVe siècle - d'un ou deux mâts: le mât principal portant une voile rectangulaire et éventuellement un mât d'artimon pourvu une voile latine.

Sa capacité allait de 200 à 400 tonneaux. Les documents de l'époque la décrivent comme un navire pesant, allant mal à la voile, mais très solide.

Quoi qu'il en soit, les futurs colons arrivèrent sans encombre à Fayal après une escale imprévue à Madère (erreur de navigation ou mauvais temps?). Mais là les choses ne se déroulèrent pas comme prévu. Ayant demandé à van Huerter les terres qu'il lui avait promis lorsqu'il se trouvait encore à Bruges, van der Haegen s'entendit répondre qu'elles n'étaient plus disponibles. Elles avaient été attribuées depuis à d'autres colons. Vrai ou faux? Une chose est certaine, c'est que la prétention du nouvel arrivant de garder l'autorité exclusive sur son groupe n'avait pas manqué de déplaire au Capitaine. Il ne resta plus bientôt qu'un souvenir de la belle amitié qui avait lié les deux hommes.

Au bout d'un an, découragé, van de Haegen décida d'aller chercher fortune ailleurs. Entretemps, il avait troqué son nom, imprononçable pour les Portugais, contre celui de da Silveira, traduction en leur langue de Haegen signifiant la haie, le roncier en flamand. Van Hueter n'était-il pas devenu Hurta ? Il alla s'établir avec la plupart de ses compagnons d'origine dans l'île voisine, quasi inhabitée, de Saint-Georges. Il créa un premier poste, qui devint la ville de Topo, sur un tertre entouré par un haut rocher d'un côté et de l'autre par la mer.

Mais Saint-Georges n'était ni Terceira, ni Fayal. Son sol était constitué de terres pentues et de mauvaise qualité. Dans les premiers temps, une fois cultivées, elles produirent pourtant de grandes quantités de blé mais à la longue, sous l'effet des ouragans et de pluies torrentielles qui entraînaient la couche arable vers la mer, elles devinrent stériles. L'élevage du bétail, sauf celui des chèvres, donnait des résultats décevants. Les lapins, eux-mêmes, qui détruisaient primeurs et vignobles dans les autres îles, n'y procréaient pas. De toutes les Açores, en fait, la région de Topo était la moins fertile.

Au bout d'un temps, à court d'argent, van der Haegen da Silveira, qui avait semble-t-il été aussi déçu de n'avoir pas obtenu de Lisbonne la Capitainerie de l'île, décida d'arrêter les frais et de rentrer en Flandre. Mais personne ne l'y attendait pour lui proposer quelque chose. En désespoir de cause, il se rendit à Lisbonne où sa qualité de gentilhomme et l'appui de la duchesse Isabelle de Bourgogne lui valut du roi Manuel l'autorisation de transporter sa colonie de l'île de Saint Georges à celle de Flores, ainsi dénommée parcequ'elle était couverte de fleurs.

Il ne fut pas plus heureux à Flores, où il s'installa dans

la baie de Santa Cruz qui prit le nom de «Port des Flamands», qu'à Saint Georges. Le sol n'était pas meilleur, les moissons y furent tout aussi médiocres. Ayant entendu dire par les indigènes qu'il y avait de l'or dans les rivières de l'île, il consacra deux ans à la prospection. Sans le moindre résultat. Pour comble de malchance, un incendie détruisit sa maison et tous ses papiers et documents. Un autre que lui eut laissé tomber les bras, mais notre compatriote était opiniâtre. Ayant rassemblé les gens qui voulaient encore bien le suivre, il regagna l'île de Saint-Georges.

Et, cette fois, ce fut la réussite. Les dures expériences des années précédentes lui avaient appris ce qu'il y avait à faire et, surtout, à ne pas faire. Il adapta ses méthodes de culture et d'élevage à la qualité des sols et obtint, au bout de trois ans des récoltes de céréales, de froment surtout, d'une extrême abondance qui lui permirent d'en exporter des quantités importantes vers les Pays-Bas à des conditions très avantageuses.

Guilherme de Silveira vécut dans son île jusqu'à sa mort ; il avait plus de nonante ans. De nombreux colons, tant flamands que portugais, l'y avaient rejoint. Il avait eu, dit la chronique « beaucoup de fils, de filles et de petits-fils dont beaucoup s'étaient mariés honorablement et vécurent dans les îles de Saint-Georges, de Fayal et de Terceira où ils s'étaient répandus... Vivant très chrétiennement comme un homme de bien faire, sa noble maison était pareille à une auberge pour ceux qui allaient et venaient à la dite terre de Saint-Georges ». Les petites gens l'appelaient o Santo (le Saint) et lui attribuaient des pouvoirs de guérison surnaturelle. Il demeure la figure la plus vivante des pionniers de Flandre qui allèrent s'établir aux Açores.



Carte de Mercator sur laquelle l'archipel des Açores figure sous le nom Açores Insulae, alias Flandriacae.

Le fait que l'archipel porta pendant longtemps le nom d'«Iles Flamandes» - au XVI^e siècle encore, elles apparaissent sous l'appellation de «Acores insulae, alias Flandricae» sur une carte de Mercator - amena certains, dont le savant Ortelius, à affirmer qu'elles avaient été découvertes par nos compatriotes. Ce n'est pas exact. Elles figuraient déjà, en effet, sur une carte catalane de 1375 et même sur un portulan génois de 1251. La confusion résulte du fait que les brugeois furent parmi les premiers à venir s'y établir et qu'ils y furent longtemps plus nombreux que les portugais. Leur entreprise de colonisation fut la première du genre car, à l'époque, les autres nations ne possédaient outre-mer que des comptoirs commerciaux.

Au fil des années qui suivirent, après le décès de Guilherme de Silveira, les portugais qui étaient les seuls occupants des îles Sainte Marie et Saint Michel se répandirent dans îles colonisées par les flamands et y devinrent majoritaires en nombre, le recrutement en Flandre ayant cessé. Nos compatriotes perdirent peu à peu tout contact avec leur pays d'origine. Ce fut pour eux désormais l'isolement. Après qu'il ait réuni à ses royaumes d'Espagne et de Portugal la Flandre et les Açores, Philippe II donna, en 1598, la souveraineté sur les Pays-Bas aux archiducs Albert et Isabelle et conserva pour lui la souveraineté sur les Açores.

L'erreur qu'avait commis la Maison de Bourgogne fut de s'être désistée des droits qu'elle avait acquis sur les Açores pour les conférer à des particuliers qui, vu son manque d'intérêt, allèrent chercher leur Capitainerie à Lisbonne. Alors que sa femme, Isabelle de Portugal, avait tout fait pour encourager la colonisation des îles par les flamands, le duc Philippe, ayant d'autres problèmes, n'avait

pas compris la portée du mouvement qui s'opérait sous ses yeux.

Ne retirant pas suffisamment d'avantages immédiats de ces terres lointaines, il s'en désintéressa bien vite. Si bien que lorsque les portugais vinrent s'établir sur leurs terres, les descendants de Jacques de Bruges, du seigneur de Moerkerke et de Willem van der Haegen se virent peu à peu contraints de les leur abandonner. L'histoire des «Iles Flamandes» cessa bientôt de se mêler à la nôtre.

Aujourd'hui, cinq siècles plus tard, les traces de la colonisation flamande restent malgré tout bien visibles dans l'archipel des Açores. Dans l'île Saint Georges, la petite port où Willem van der Haegen débarqua porte toujours le nom de Silverinha et le premier village qu'il créa, celui de Silveira.

A Faial, l'une des principales avenues de Horta, la capitale, s'appelle toujours Avenida dos Flamingsos. La luxuriante Vale dos Flamingsos n'est pas loin. A Terceira la Ribeira dos Flamingsos porte toujours son nom.

Beaucoup de marins de l'archipel ont gardé un type flamand bien marqué. Dans la vallée des Flamands, on peut, aujourd'hui encore voir des moulins à vent et des fermes basses aux toits de tuiles rouges. Dans le village dos Flamingsos, on a conservé nombre d'usages et de coutumes folkloriques du Moyen-Âge flamand, comme celles de la kermesse breughelienne et des processions religieuses. Un patois déformé était encore parlé, il y a quelques années et les femmes les plus âgées portent toujours le «kapmantel» (la «faille»), le long caban sombre à capuchon dont se paraient jadis les paysannes de Flandre.



A Faial se porte encore le «kapmantel» de nos aïeules flamandes.

CMB n.v.
MEIR 1
B-2000 ANTWERPEN
TEL.: (03) 223 21 11
TELEX: 72304 CMB-B

TRANSPORT

CMB

C.D.S.C.A.



DE CENTRALE DIENST VOOR SOCIALE EN CULTURELE AKTIE

Ten behoeve van de leden van de militaire gemeenschap



WINKELS IN DE BRD
HUISVESTING IN BELGIE
FILM - VIDEO - LEKTUUR - SPORT
ONTHAALMOEDERS - AUTORIJSCHOOL
VAKANTIES IN BINNEN EN BUITENLAND



C.D.S.C.A. LEUVENSESTEENWEG 392 1030 BRUSSEL

Voor alle verdere informatie kunt U terecht bij de dienst Public Relations :

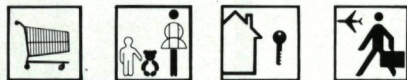
Burger : 02/739.02.05 Telefax : 02/739.02.29
Militair : 3687 toest. 205 Telex : 22896

O.C.A.S.C.



L'OFFICE CENTRAL D'ACTION SOCIALE ET CULTURELLE

Au service des membres de la communauté militaire



MAGASINS EN RFA
LOGEMENT EN BELGIQUE
GARDIENNES - AUTO-ECOLE
CINEMA - VIDEO - LECTURE - SPORT
VACANCES EN BELGIQUE ET A L'ETRANGER



O.C.A.S.C. CHAUSSEE DE LOUVAIN 392 1030 BRUXELLES

Pour toute information s'adresser au bureau relations publiques :

Civil : 02/739.02.05 Téléfax : 02/739.02.29
Militaire : 3687 ext. 205 Télex : 22896

Ladders en trappen aan boord van een schip.

Door Opmermeester (b.d.) J.B. Dreesen

Per definitie zijn ladders en trappen een verbindingsmiddel tussen twee punten die boven elkaar geplaatst zijn. In een huis, aan de wal, volstaat meestal één trap. Aan boord van een schip veranderd dat, want om een schip van buiten en binnen bereikbaar te maken zijn een massa trappen en ladders nodig.

In het maritiem Nederlands zitten we comfortabel, we mogen er de begrippen ladder en trap door mekaar gebruiken. In het maritiem Frans is dat bv. niet het geval want daar is de term ESCALIER uit den boze». Le terme escalier ne 's emploie pas dans la langue maritime; (Cruss. 118. Merrien; 276).

In het Frans spreekt men, boven het voornaamste dek, uitsluitend van *ECHELLE*; *échelle de coupée*; *échelle de pilote*; *échelle d'écoutille*, *échelle de tangon*, *échelle de revers*. Benedende sprekt men van *DESCENTES*; *la descente de la cabine*; *les descentes des machines*. Zeer eigenaardig is dat, ook wij in het maritiem Nederlands een dergelijk woord gebruiken maar aan de tegenhanger namelijk *OPGANG*; ladder of trap die van het ene dek naar het andere voert en hetzij open is, hetzij door een kap wordt afgedekt.

Ook het maritiem Engels kent uitsluitend het begrip *LADDER* = *échelle*, *ladder*. Het woord *STAIR*, *STAIRCASE* = *trap*, *escalier* wordt in het maritiem Engels niet gebruikt. De ladders en trappen beginnen al bij het aan boord komen (lees ook Woorden uit de Zeemanskist. De Valreep. in Neptunus nr. 3 - 1970 blz. 90 tem 93).

De schepeling begeeft zich aan boord via de *LOOPPLANK* (meestal aan boord van kleinere schepen) of de *LOOPBRUG* (grote schepen). De *Loopbrug* is een *Loopplank* met leuningen, die doorgaans *VALREEP* wordt genoemd, hoewel de *valreep* in wezen alleen het dekgedeelte omvat, dat men bij het aanboord komen betreedt.

In de haven met veel getijverval gebruiken de kleinere schepen ook ladders, met een vaste steun aan dek, die met een *BREIDEL* en een *TAKEL* aan het boven einde, binnenboord kunnen worden getrokken of gevierd worden tot tegen de kaaimuur. Meestal zijn deze ladders voorzien van een opklopbare *KIPPENPLANK* (ook de loopplank op een *BAKSPIER*) die plat wordt gelegd als de dekhoogte ongeveer gelijk staat met de kade. De ladder wordt dan als een *loopplank* gebruikt.

In de minst gunstige omstandigheden bv. klein schip, groot getijverval en geen ladder aan boord, is men verplicht zich aan boord te begeven via de in de kaaimuur ingebedde ijzeren sporten. Op de kaai zelf is dan meestal een ijzeren handgreep voorzien waaraan men zich op de kaai kan hijsen. Deze handgreep noemt een *LUIEMANSHAND-*

GREEP. Ook aan boord vindt men deze handgreep, met de eigenaardige naam, in de luiken waar een rechte ijzeren ladder, een *OPGANG* of *SCHOTLADDER*, toegang geeft tot het daarboven liggende compartiment.

Zeer hoge schepen die langzij de kade liggen of schepen die op de *REDE* ten anker liggen zetten meestal, langzij, hun *STAATSIETRAP* uit. Langs een kade met getijverschil heeft de *Staatsietrap* het nadeel dat zijn hoogte telkens weer moet bijgesteld worden. De staatsietrap bestaat uit een boven- en beneden *BORDES*, verbonden door een *TRAP*. De trap bestaat uit twee *BOMEN* met *SPONNINGEN*, waarin de *TREDEN* zijn gelaten. De leuningen zijn, meestal van *TEAKHOUT* vervaardigd en komen in *SCEPTERS* te rusten. Op kleinere schepen zijn de leuningen vervangen door *VALREEPSEINDEN*.

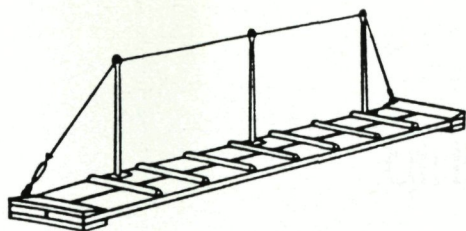
Het bovenbordes is aan de binnenzijde scharnierend bevestigd aan de *BOVENDEKSSTROOKGANG* van het schip; de buitenzijde van het bordes wordt in de uitgeklapte positie ondersteund door twee ijzeren stangen die in een *SLOF* op de scheepshuid rusten. De ladder is scharnierend bevestigd aan het bovenbordes en kan via een *DAVID* worden gevierd. Op grote schepen treft men twee *daids* aan, een voor elk bordes.

Daar staatsietrappen zeer kwetsbaar zijn bij het langzij komen van heftig manoeuvrerende sloepen worden de nodige hulpmiddelen als voorzorgsmaatregel voorzien. Zo wordt het benedenbordes bijkomend gesteund door *VIJOLSTUKKEN*. Bovenstrooms wordt een *SMAKTOUW* aangebracht waar de «haak-voor» op kan inpikken.

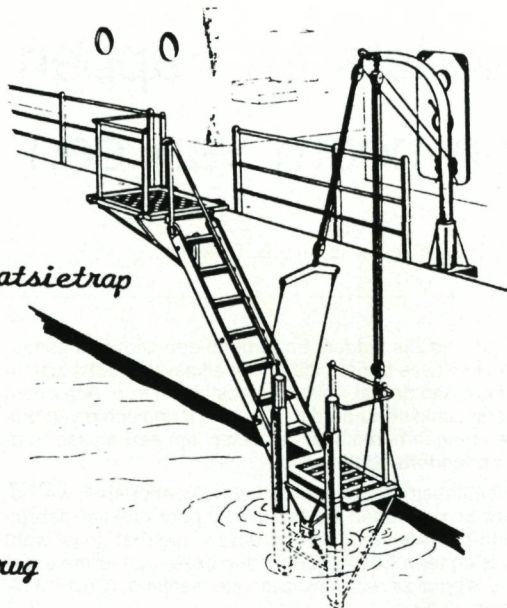
TRAPPEN die naar het benedenschip leiden of naar de hogere delen van de opbouw zijn voorzien van *VASTE LEUNINGEN* of *LEUNINGEN VAN TUICKETTING*. Het is een blijk van goede zeemannschap regelmatig na te gaan of deze leuningen nog goed vastzitten. Zo is het aan boord van een schip ook gebruikelijk een trap *ACHTERWAARTS* af te dalen. Dit is veiliger ingeval het schip een zetje krijgt en voorkomt het uitglijden dat meestal zeer nefaste gevolgen heeft voor het staartbeen van de glijdende persoon.

Een zeer bijzondere ladder aan boord is de *LOODSLADDER*. Gemaakt uit manilla-touwwerk met houten treden wordt ze gebruikt om de loods aan boord te kunnen nemen of te ontschepen. De loodsladder moet voldoen aan welbepaalde eisen die zijn vastgelegd in de Internationale Conventie ter Beveiliging van Mensenlevens op zee en in de Nationale reglementering van elk land.

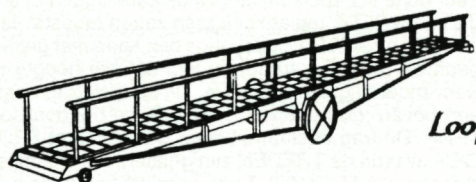
Bij het aan boord komen of ontschepen is de loods niet verplicht om meer dan 9 meter te klimmen of te dalen. Om aan die verplichting te voldoen worden aan boord van grote tankers en containerschepen een bijzondere vorm van loodsladder gebruikt, de *LOODSLIFT*.



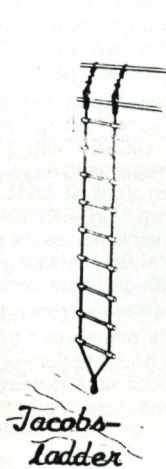
Loopplank



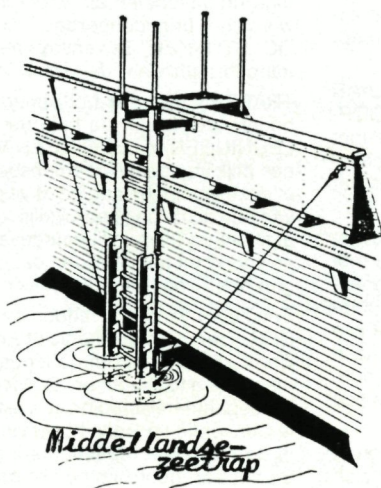
Staatsietrap



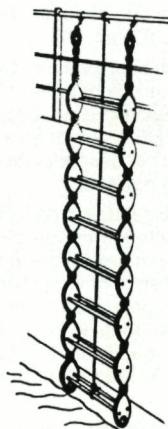
Loopbrug



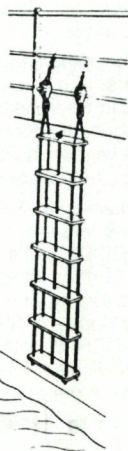
Jacobs-Ladder



Middellandse-zee trap



Stormladders



De loodslift is een korte loodsladder die mechanisch langs de scheepshuid wordt opgehesen en afgevierd en wordt daarom ook wel de **MECHANISCHE LOODSLADDER** genoemd.

STORMLADDERS zijn oprolbare draagbare ladders samengesteld uit geteerde manilla-touwwerk en taaihouten treden. De manillaeinden worden door, in de treden geboorde, ronde gaten gestoken. De samenvoeging gebeurt met **BINDSELS** of ingebindselde **KOUSEN** of met ingebindselde houten **KLOKJES** onder en boven de treden, zodanig dat de treden niet kunnen kantelen en een deugdelijke ladder ontstaat.

De reglementering met betrekking tot de Veiligheid op zee bepaalt dat elk schip boven de 200 ton en alle passagierschepen voorzien moeten zijn van een stormladder en dat bovendien bij elk stel davids een doelmatige **TOUWLADDER** moet aanwezig zijn.

De **MIDDELLANDSE-ZEETRAP** is een zeer goed bruikbare trap, die echter het nadeel heeft dat hij licht kan worden beschadigd, indien sloepen met teveel vaart langsrij komen. Hij wordt, net als een loodsladder en een stormladder over de scheepszijde gehangen maar wordt aan weerszijde door een **GEI** gesteund. Tegen schavieeling is de onderzijde van de trap voorzien van leren **PAARDEN**.

De meid voor alle werk aan boord is de **JACOBSLADDER**. Zij wordt gemaakt van twee touwen waartussen houten sporten bevestigd worden.

Jacobsladders werden in de middeleeuwen al op de schepen gebruikt om in de mast op te teren. Omdat het de manschap op dat ogenblik dichter bij de hemel bracht is daar dan ook de naam van afgeleid (Gen. 28-12). Er waren toen nog geen **WEEFLIJNEN** op het want gestoken,

zodat een ladder hier noodzakelijk was. Aan boord van schepen met een hoge verschansing werden korte Jacobsladders op enige hoogte bovendecks aan de hoofdtouwen opgehangen om deze beter te kunnen bereiken zonder op de stukken, nagelbanken enz. te moeten klauteren. De uiteinden van de ladder werden aan een oogbout op dek **GENAAID**.

Ook werd een Jacobsladder bevestigd aan de toppen van de bovenbramstengen en aan de bezaansteng om de top van de mast te kunnen bereiken indien het bramswant niet van weeflijnen was voorzien die werd dan **WANTLADDER** genoemd.

Om aan boord van sloepen te gaan die op de rede aan een bakspier gemeerd worden, gebruikt men een Jacobsladder die permanent aan de bakspier vastzit.

Iedere luikdoorgang, aan boord van een oorlogsschip, moet zijn uitgerust met een opgerolde Jacobsladder, die kan worden gebruikt als de trap onbruikbaar is geworden ten gevolge van een treffer, een explosie of een ander ongeval. Een bijzondere vorm van ladder zijn, de reeds genoemde **WEEFLIJNEN**. Het zijn de horizontale lijnen tussen de **HOOFDLIJNEN** van het **WANT**, waarlangs wordt opgeënterd.

DUIKLADDERS treft men in diverse constructies aan op de meeste schepen die zich met duikwerkzaamheden bezig houden of ook aan boord van jachten.

Om te eindigen nog even een zegswijze. Als men een hele rij van klachten te aanhoren krijgt of naar een lang en vervelend verhaal moet luisteren dan zegt men 'T WAS EEN HELE JACOBSLADDER.

Waarschijnlijk hebben de Minister van Landsverdediging en de Stafchef van de Zeemacht dat gedacht bij hun laatste bezoek aan de Golfschepen.



KORVET CORVETTE

Kapitein ter Zee (b.d.) Paul Van Schoonbeek
Capitaine de Vaisseau (e.r.) Paul Van Schoonbeek

Hoe in 1940 een aantal jonge Belgen hun plicht deden
zoals zij die zagen.



KORVET

Door Kapitein-ter-zee (o.r.) P.M.J. Van Schoonbeek



CORVETTE

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) P. Van Schoonbeek



300,- F (frais de port 31,- F - verzendingskosten 31,- F.)

Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

La Force Navale et les grands voiliers au rendez-vous de l'amitié

Saint Bernard du Spuikom

Fabuleux, fascinant, extraordinaire et curieusement rétro, tels furent les commentaires des milliers de visiteurs qui se pressèrent, il y a quelques semaines, sur les quais de Zeebrugge et de Brugge, pour y admirer la centaine de beaux et fiers voiliers de tous types, venus de 15 pays différents pour y faire escale du 3 au 7 août.

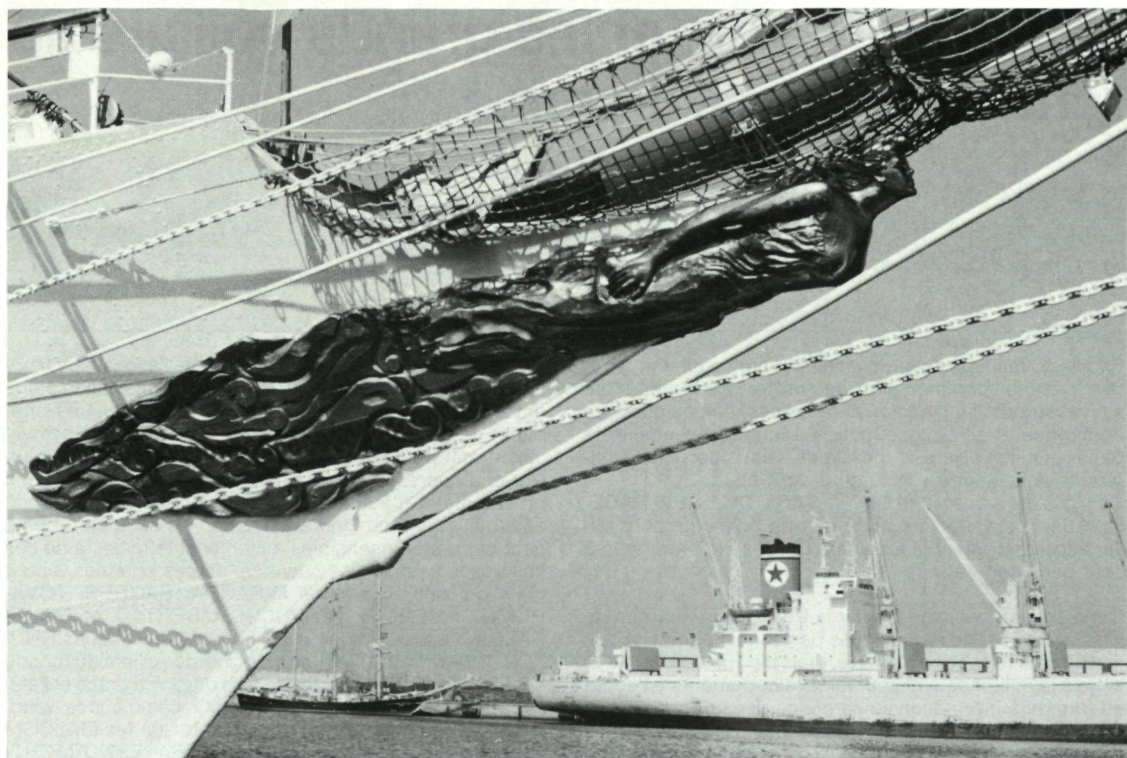
Engagés dans la célèbre CUTTY SARK TALL SHIP RACE, ils étaient partis le 7 juillet dernier de Plymouth pour rallier successivement la Corunna, Bordeaux et arriver le 2 août dans nos eaux.

Cette course, sponsorisée par la très connue marque de whisky anglais, ne récompense pas en fait le premier voilier qui franchit la ligne d'arrivée, mais bien celui dont l'équipage a le mieux oeuvré pour le développement de l'esprit de fraternité internationale parmi les gens de mer. C'est à cet équipage-là, plébiscité par l'ensemble des participants, qu'est attribué le trophée en argent de la CUTTY SARK.

La «ZEEBRUGGE '90» fut sans conteste l'évènement maritime majeur de la saison estivale. Une manifestation d'une envergure exceptionnelle qui permit surtout à un très large public de découvrir de merveilleux vaisseaux aux incroyables armatures, mâts, vergues et cordages de tous genres, et d'apprécier à l'envi les charmes, désuets de vieux gréements et d'autres plus modernes. Car que l'on soit amateur éclairé ou ignorant des choses de la mer, on ne peut demeurer insensible à l'imposante majesté de ces immenses cathédrales océanes, de ces énormes 3 ou 4 mâts qui ont pour noms MIRANDA, SAGRES, TOVARISCH, AMERIGO VESPUCCI, LIBERTAD et ESMERALDA. Ou ceux des 4 mâts-barques soviétiques KRUIZENSTERN et SEDOV, les plus grands voiliers du monde encore en activité. Ni rester de bois devant la grâce et l'élégante beauté de l'architecture fine et racée d'autres 'windjammers', de taille plus modeste, tels que les MALCOM MILLER, ZAWISA CZARNY, KALIAKRA, EENDRACHT, GLADAN et autres JEUNE ARIANE.



C'est grâce à l'entremise de l'O.R. - Officier de liaison que notre compatriote, portraitiste de marine, Ivan GOOD eut le privilège d'être reçu à bord du LIBERTAD (Argentine) dont il réalisa un tableau en 1984, au Québec. On le voit ici en compagnie du Commandant Hugo Fernando ALVAREZ, auquel il remit son livre dédié, et de Mme. GOOD.



Une époque jadis glorieuse face aux «tournebroches» actuels (Report. Fr. Philips).

La F.N. omniprésente à ce ZEEBRUGGE '90.



Qui n'a pas 'flippé' d'admiration devant les démonstrations des jeunes loups de mer dans les hautes vergues ou ne s'est ému en entendant s'élever du panneau avant, quelque 'shanty' rythmé, sous le soleil couchant. Et partagé des moments d'intense émotion mêlée de nostalgie en foulant ces ponts en teck issus d'une époque jadis glorieuse. Qu'ils soient ceux de fiers coureurs de vent ou d'humbles laboureurs des mers.

Heures émouvantes aussi, pour ceux qui comme nous, purent embarquer sur l'immense KRUZENSTERN pour déhaler lentement de l'écluse Van Damme sous le soleil déjà bas. Assister à la manœuvre, parmi les jeunes cadets virant de lourdes aussières au cabestan, ou pesant sur les manetons de la double roue de gouvernail. Tandis que sur l'aile tribord, le 'Vieux' et le 'Loods' se concertent, en professionnels, pour la mise à poste finale. Ambiance hors du commun, car rare et fugitive.

Parmi les milliers de visiteurs - plus de 1.000.000, dit-on - qui déambulèrent ces jours - là autour des bassins largement ensoleillés, il y eut quelques invités privilégiés. Grâce faut-il le dire, à l'amitié et la présence à bord des grands navires, d'Officiers de Liaison délégués par la Force Navale.

Ils étaient en effet pas moins d'une trentaine d'Officiers de Réserve qui oeuvrèrent pendant cette longue semaine pour régler une multitude de problèmes et détails. Comme l'approvisionnement en fuel, les stores, réparations, administration, transports, protocole et autres invitations à bord de V.I.P.'s, afin que l'escale zeebruggeoise se déroule pour tous dans les meilleures conditions. Rôle tour à tour plaisant ou ingrat, astreignant souvent. Mais combien essentiel pour hisser haut l'image de marque de notre pays et de sa marine.



Plage avant de l'ESMERALDA. Dieu que c'est haut !



L'imposante majesté des immenses cathédrales océanes. (SEDOV - URSS).

A preuve, au moment de lever l'ancre, c'est d'une façon unanime que les commandants de bord ont complimenté avec gratitude et beaucoup d'éloges les prestations accomplies par ces officiers qui ont pour noms : Ravyse et Pluckers à bord de l'ESMERALDA (Chili) ; Van Loo, FALKEN et Van den Bulk, GLADAN (Suède) ; Vermandel et Van Nuffel, KALIAKRA (Bulgarie) ; Goris, URANIA (NL.) ; Valcke et Deklerck, AMERIGO VESPUCCI (Italië) ; Noe, CAPITAN MIRANDA (Uruguay) ; Bötting et Van Crombrugge, SAGRES (Portugal) ; Vermeersch et Fontainas, LIBERTAD (Argentine) ; Charlier, LA AROSA et LA GRACIOSA (Espagne) ; Van Diest, ORP ISKRA (Pologne) ; Soete et Neirincx, KRUZENSTERN (U.R.S.S.) ; Everaert et De Raedt, SEDOV (U.R.S.S.) ; Huget et Vertongen, TOVARISCH (U.R.S.S.) ; Vandenbergh, EENDRACHT (NL.) ; Van Nuffel, OCEANIA (Pologne) ; Praet, YUNYI BALTIETS (U.R.S.S.), etc. pour ne citer que ceux-là. Car il y eut bien d'autres « marins » encore, de tous bords, qui assurèrent toutes sortes de missions. Telles que la permanence du Centre de Coordination (les O.R. Vanheulenbroeck, De Koker, Engelen, Poelman...) et de Presse installés sur le ZINNIA, la logistique, le transport etc. Et puis aussi les équipes de lamenteurs (de la Force Navale) à Brugge et Zeebrugge, les équipes des remorqueurs, les pilotes d'hélicoptères et chauffeurs de voitures officielles.

Bien sûr, les visiteurs furent nombreux sur les quais et alentours.

Mais devant l'ampleur attendue de l'évènement, les organisateurs avaient mis tout en oeuvre pour s'assurer un déroulement optimal. Assistés en cela par la S.N.C.B., la Force Navale, la Croix-Rouge, les P & O Ferries et de nombreux sponsors, afin que cette grande fête maritime soit couronnée de succès. Et de l'avis d'aucun, elle le fut.

Même plus réussie encore, selon certains témoignages étrangers, que celle de Bordeaux.

Réussite non seulement autour des bassins, mais aussi des autres attractions connexes. Citons les Journées de la Flotte de la Force Navale, les diverses expositions de Bruges et alentours, les défilés de tous ordres, l'évocation historique de la dernière rencontre, en 1521, des grands humanistes à l'occasion de la viste de Charles Quint et de sa tante, la Grande Marguerite d'Autriche, sans oublier le prestigieux banquet de clôture «Witte Roos», qui réunit plus de 800 personnes de haut bord.

En apothéose de ces inoubliables journées, le 7 août, cette impressionnante armada de voiliers mit le cap sur Amsterdam toutes voiles dehors. Offrant un spectacle grandiose et féérique sur fond d'azur et soleil déclinant. Fabuleux

aussi car superbement anachronique.

Et tandis que ces fiers seigneurs des mers pointaient au large, notre superbe MERCATOR, lui aussi jadis navire-école et Ambassadeur national rêvait, solitaire dans son bassin d'Ostende, de suivre un jour prochain, ses grands sillages d'antan. Toute une époque!

Sans aucun doute et pendant longtemps encore «ZEEBRUGGE '90» restera aussi pour tous, le témoin d'une plus large ouverture et compréhension entre les peuples. Cette année, ils furent 3.000 officiers et membres d'équipage, jeunes pour la plupart, venus en ambassadeurs de tous les coins du monde, pour apporter leur message d'espoir et de fraternité.

Puissent-ils être entendus par tous les gens de mer... et les autres!

Voor alles wat betreft:

- ☆ navigatie ☆ kommunikatie ☆
- ☆ automatisatie ☆ marine ☆

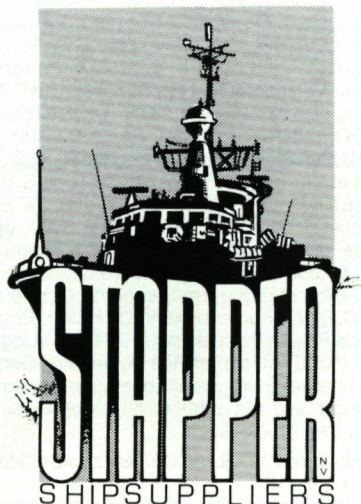


2610 ANTWERPEN, Terbakenhofdreef 54
☎ 03/828.10.32, Fax 03/828.16.06, Telex 31895
8380 ZEEBRUGGE, Wandelaarstraat 1
☎ 050/54.47.55, Fax 050/54.57.12
8400 OOSTENDE, Hendrik Baalskaai 17
☎ 059/32.34.01, Fax 059/54.57.12

Zee-, Kust- en Binnenvaart

Visserij

Jachting



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11,

B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72

The future of mine warfare?

Challenges and prospects

G. TEITLER

Introduction - Perhaps we have witnessed during the last few years the end of the Cold War. If that be true, this event will have profound consequences for all the armed forces of NATO, for the alliance itself, its strategy, missions and operations. Mine warfare will be no exception to this observation. After all, the present state of this art was learned during the forty years of East-West conflict. On the other hand, as I will try to show, it makes sense to set mine warfare apart from other military and naval developments, that are likely to happen in the near and distant future. For it is a central point in my paper that these developments do not touch uniformly upon the several parts of the Western military establishment. Apart from everything else, this lack of uniformity confronts the alliance with additional problems. As much as change has become part of our lives, one can still be overwhelmed by it. In this sense, the West is facing a crisis. Let us not make the mistake to reserve this expression for periods of extreme international tensions. Rapid change, especially when it occurs on a large scale, means that well tried solutions and procedures can no longer be trusted to yield results. This situation brings vulnerability in its wake and the West will need all its flexibility not to become paralysed by uncertainty and disagreements.

The Western world is faced with a paradox. On the one hand, we have identified a crisis. NATO is confronted by uncertainty, by new relations with the East as well as between its constituent partners. On the other hand, the Western public on the whole does not recognize the present of the near future as a time of crisis. On the contrary, it seems convinced that peace is at hand. It consequently is very much inclined to question the need for continued vigilance and for the upkeep of armed forces, at least on the present scale. The combination of these divergent trends causes the alliance additional troubles. It is no easy task to respond to multicrisis, while dragging along an indifferent general public. NATO will indeed need all its resourcefulness to overcome this inertia. Successful business firms tend to grow. A successful military alliance is forced in the opposite direction.

It is by keeping this difference in mind, that we take a closer look now at the future of mine warfare. First, I shall concentrate on the near future, a period in which NATO will still be the main point of reference for the Western nations. This means that, when reacting to international problems, the nations do so with the alliance very much in their minds. They will realize that, for the time being, they cannot hope to steer free from cliffs and sandbanks without help from NATO and from the Americans. After that, I shall turn my attention to the more distant future, that is to stay to a time about twenty five to thirty years from now. The world then will be a very different place from what it is now. By that time it will be ordered much more - I daresay - along economic than along military lines.

The Near Future - In a strictly military sense, the Warsaw Pact has been, for the last twenty five years, a single scenario organization. While holding the American strategic weapons in check, the Pact would try to overrun Western Europe in a conventional lightning campaign. Inevitably, this scenario forced NATO to concentrate, both politically and militarily, on the Central Region, on the West-German plain. This worst case, however, seems to have been overtaken by events. The Blitzkrieg-capacity of the Soviet Union is eroding, a process to which the talks about Conventional Forces in Europe in Vienna only add the finishing touch. That the decline of Soviet power is an autonomous, an internally triggered process should not, on the other hand, bring us to the belief that CFE-talks are a superfluous undertaking. Together with conferences on Security and Cooperation in Europe and on Confidence and Security Building Measures, the CFE-talks in Vienna are an indispensable instrument to manage the decline of Soviet power.

It helps us guard against the danger of letting this process get out of hand. All together, these three international fora encapsulate the Soviets and push them in the direction of an international point of no return. At the same time, the West can hope to control this pushing and maintain its own cohesion.

CFE then is as much an exercise in managing the Soviet problem as in keeping the alliance together. Both aims are meant to create a more stable international environment. By concentrating, however, on arms reductions, this outcome is not easily attained. The willingness of East and West to reduce their armouries is not in doubt. On the contrary. The problem is precisely that this willingness is turning into eagerness and that this political state of mind can trigger uncoordinated initiatives. In stead of stability, such a process is more likely to produce confusion.

This result, moreover, is not very much suited to keep an alliance together that is labouring already under other strains. NATO-discipline will vanish when its members start looking for unilateral gains. Instead of stability, chaos will ensue. I need not remind you of the grave consequences of such an outcome. The West, after all, will only profit from a Soviet-desintegration if it does not simultaneously fall into the same trap.

Uptill now, the navies of the Western alliance have not figured on the agenda of arms reduction talks, nor are they bound by the present agreements on Confidence and Security Building Measures. It is anybody's guess, how long this situation will last. I am of the opinion that this maritime exclusiveness is bound to disappear, however much one may regret this outcome. Paradise after all, is not of this world. A present, the West is both having its cake and eating it. The Warsaw Pact is desintegrating and in Vienna the Soviet Union agrees to asymmetrical cuts in its - to the West - most threatening weapons systems.

At the same time, the West successfully resists Soviet attempts to force it to comparable naval concessions. Because of at least two factors this very agreeable situation will change. First, public opinion in Western countries will probably not accept naval immunity from arms reductions for ever. It tends to see the end of the Cold War as an indivisible process and concludes from this observation, that all arms - without exceptions - can be reduced. Strategic niceties, such as that an asymmetrical situation on land cannot be equated with one at sea, will be wasted, I am afraid, on an uninformed Western public opinion.

On the other hand, some very informed persons in the West are also pleading for placing naval forces on the arms control agenda. To date, two such proposals have been brought forward. First, a suggestion to extend the Confidence and Security Building Measures to the sea. A precedent for such a step can be found in the bilateral agreements between the Soviet Union and a few Western states to limit the danger of incidents at sea. Second, a discussion is slowly starting about the advisability to de-nuclearize the seas, that is to say, to completely withdraw tactical and even intermediate range nuclear weapons. After all, one of the few things that can put a fleet carrier out of action is a nuclear attack. Moreover, NATO-countries, with their many industrial and urban centres close to the seaboard, are much more vulnerable to long range sea launched cruise missiles than the land-locked Soviet Union. It is not my task to discuss here the possible outcome of this debate. More important is to place the whole process of naval arms control in a wider context. Whenever it may start and wherever it may lead, I think it unlikely that it will soon touch upon mine warfare.

I base this conclusion on the following considerations. First, mines form - in many respects - the hard core of the Soviet navy, just as mine hunters and mine sweepers form the core of West-European navies. If the Soviet Union has to retreat, on land as well as at sea, it will stop its arms reductions at the point where its truly defensive weapons systems come into play.

For a declining Soviet empire, mines form the last line of naval defence. They cannot retreat further and it will consequently be the last weapon system they are prepared to restrict. That mines are relatively cheap and very cost effective is another reason why the Soviets (or any other communist navy, wherever it may survive the present turmoil) will not be inclined to readily restrict them.

As an item on a naval arms control agenda, mines moreover will not capture the attention or imagination of Western public opinion.

With the Western general public indifferent, it will be easy for the Soviets to rescue a weapons system on which so much depends for them. Next, what the mine is to the East, mine warfare is to the West. It is at the heart of West-European navies, albeit not always emotionally so. Still, it is realized here, that without an adequate number of mine hunters and mine sweepers, the Western alliance is seriously hampered, first in defending itself, and second in finding a basis to conduct offensive operations. The Soviets are well aware of this, but have no choice but to try and restrict first of all Western naval systems by which they feel themselves more directly threatened.

The point I want to make is, that if it ever comes to naval arms reduction talks, both sides will leave mines and mine warfare alone. They will concentrate on matters that they feel to be more pressing, more dangerous or more expensive.

Another reason why both East and West are unlikely to include mines and mine warfare in naval arms reductions has to do with the Conventional Forces in Europe-conference in Vienna. If this meeting brings positive results,

American troops in Europe will no doubt be reduced below even the ceilings that are discussed right now. This outcome strengthens of course the necessity to quickly bring them back in time of crisis. Ports of arrival in Northwestern Europe will need additional capacity to receive and absorb these troops. More POM-sites (Prepositioned Organizational Material-sites) will be required, and an even better sea and land transport system than is available now. All these transport and logistic links are indispensable to secure the timely arrival of U.S.-troops in Europe. Moreover, each link needs protection, as all of them present extremely attractive targets to the enemy. That we are aware of this vulnerability, is not to say that protection along the chain is adequate. On the contrary. Take for instance the POM-sites in the Netherlands. Not long ago, the Dutch government hoped to protect these strategic sites with HAWK-missiles, that were replaced in the Federal Republic by the PATRIOT-system. Recently, however, this decision has been cancelled, to the chagrin of course of the Americans, who rightly point out, that it is no use shipping or flying troops back to the continent if there are no stores left for them in the POM-sites after a Soviet air attack.

A possible solution to this problem is to ask the Americans to take care of the air defence themselves. Politically, this is quite embarrassing of course, but otherwise it is a simple and practical solution. There are after all no organizational or technical difficulties to hinder its execution. Quite a different picture must be painted, if we look not at the air defence along the American transport chain, but to the defence against enemy mine operations in the approaches to West-European ports. In this case, any neglect on the part of the receiving party will have grave consequences. With air defence, the West-Europeans can, if need be, count on American assistance. Not so with mine warfare. Here the Americans are almost completely dependent on West-European help. In no way can the latter dodge this responsibility. In this way, the Vienna talks about conventional force reduction, greatly enhance the importance of mine warfare. After all, the Soviets very well know, that fewer Americans on the continent mean greater opportunities for mine operations. To deter them, modern mine warfare vessels are needed in adequate numbers. The greater the success of the Vienna talks, the greater this number will have to be.

This ratio holds good for still another reason. NATO's forward defence is first of all a political concept. As such, it cannot be discarded without endangering the cohesion of the alliance. As a military-operational concept, however, it is after a Vienna accord likely to get changed. Forward defence, we are told will be restructured into forward surveillance, as more and more emphasis is being placed on verification and on Confidence and Security Building Measures. Old and tried weapons systems are re-directed towards new tasks as this process unfolds.

I can very well imagine a time in which mine warfare vessels too will be employed in a new role, as part of a forward surveillance strategy. With mine hunting and mine sweeping as such, this new role will have little to do. Still, the vessels themselves are suited for the task. First, as I have already pointed out, they combine two indispensable characteristics. Mine warfare vessels are undeniably military. Yet, they are as non-provocative and non-offensive as military means can go. This combination is just what is needed for a forward surveillance task. Another factor to keep in mind is, that right here the smaller NATO-countries can make an important contribution. All the ramifications of verification are not clear at present. Very likely much of the needed technology, data processing and communication systems might well be quite expensive. Still, there will be room for simple and robust instruments and these can be supplied by West-European navies. Out-

side then of their proper role, mine warfare vessels can be of much value in the near future.

The Distant Future - A conventional forces in Europe-agreement will underscore the importance of mine warfare. In my opinion, a view of the more distant future leads to the same conclusion. But before embarking for a trip to times to come, let me first try to bring some order in the past. I can see here cycles of instability, interrupted by periods in which people succeed in imposing some kind of order on the world. In modern times, two such cycles have run their course. The first one started with the French revolutionary and Napoleonic wars. This period of extreme upheaval was brought to an end by the Congress of Vienna, a diplomatic concert that restored order and stability to Europe by restructuring the European equilibrium. The result of this arrangement brought peace to the continent for almost one hundred years. At the beginning of this century it broke down. Two interrelated factors caused this catastrophe: the growing power of Germany and the forces of nationalism. Great-Britain, that had been able to keep aloof from the continent during the 19th century was forced now to throw its weight into the balance. So evenly matched, however, were the two sides of the power scale that two world wars were needed to get a clear picture of the military potential of Germany. In contrast to the period of the French and Napoleonic wars, this second time of troubles was not turned into stability by diplomatic means. On the contrary, after 1945 the new order was from the outset of an antagonistic nature. It brought us the stability of the Cold War.

The Congress of Vienna brought Europe almost a century of stability. The Cold War fades away after about half that time. For the third time then in modern times, a prolonged period of instability will trouble Europe and the world. The duration of this period is uncertain, of course, but I venture to predict that when order and stability are restored again, economic power will be of the utmost importance. The Congress of Vienna produced a diplomatically based order. The Cold War brought one that rested on deterrence and military means. The next time, stability will be based on economic factors, and these will produce a tri-polar world. Three economic centres will dominate the globe - the European Community, the United States, and Japan, all three with their satellites and dependencies.

Two features of this world stand out. First, all three centres are based on more or less the same economic principles. Rivalry between them will be unavoidable. On the other hand, all three know that their prosperity and economic growth are dependent on free trade and exports. The second feature is that the three centres have no land boundaries in common. They do not border on each other and only the sea and the air connect them. Of these two elements, the first one is both militarily and economically by far the most important.

In strategic terms, this situation is quite unique. In the present century, only the period just after the first World War resembles it. Around 1920 the four great victors of that war - the United States, France, Japan and Great-Britain - were not connected to each other by land. Under these circumstances, the only strategic element that mattered were naval forces. Other military means lost their relevance, and international power relations could meaningfully only be measured by using a naval yardstick. The Washington Naval Treaty of 1922 underscored this point. In my opinion, this situation, characteristic of the 1920's, will make its appearance again in the future. The world by that time, will be ordered along economic lines, with international trade, sea transport and naval forces as the three most important guiding elements. For the European Community, this prospect means that land and air forces can be drastically reduced in strength. More than an air-land constabulary will not be needed to patrol the borders and keep an eye on trouble spots beyond.

As to the naval forces, their primary task will be to support the international trade and contacts of the Community. In a world, ordered along economic lines, «naval presence», «showing the flag», and trade promotion will become more important than ever. As to the naval threats the European Community will be confronted with, these differ from the ones we are familiar with from the Cold War. After all, in my tri-polar world, economic considerations will dominate the international system. An Orwellian, 1984 set-up, in which three power blocks continually fight each other, is not consistent with this view. Given the rivalrous, but not necessarily hostile relationships between the three economic centres, I expect the naval forces of the European Community to operate on a worldwide scale. Regional restrictions are out of the question. On the other hand, these naval forces will be tasked with rather restricted missions.

To elaborate this point, let us turn to the naval threats the future European Community has to cope with. Let me stress once more, that the naval force of the Community serve the greatest trading block in the world.

The first naval task then is to protect this trade against the nuisance of piracy. It is not very likely, however, that mines and mine warfare will play a prominent role in this context. Pirates, after all, are not interested in stopping trade or in forcing it to other routes.

Their sole interest is to make a cheap profit by it. No parasite has an interest in killing off its host. A more important threat emanates from countries - mostly in the Third World - that unilaterally extend the boundaries of their territorial seas. An extreme instance of this threat to world trade is offered by archipelago states, who claim as inland waters the seas between their islands. As some of these states control a number of very important sea straits that can easily be sealed off by mines, this threat is quickly executed and can cause international trade a lot of harm. If such a conflict escalates, here clearly lies a task for mine warfare.

An interesting feature of this task - not a new one of course - is its direct relation with trade protection. More than in the past, that is to say, the present, as we are looking backwards from the future, the employment of mine warfare vessels in this context is a function, not only of a military, but of an economic stimulus. On the other hand, the chance of such an escalation must not be exaggerated. After all, archipelago states can to some extent be compared to pirates. Their ultimate aim is to draw as much profit as possible from trade that passes them by. To frighten it off is not in their interest. Traders and archipelago states can always compromise by agreeing upon a fee, to be paid by the trader. By virtue of this fee, pirates and archipelago states can be transformed into lock-keepers, who acquire a vested interest in an uninterrupted flow of trade.

This peaceful picture changes again if terrorists mix with pirates or with aggressive littoral states. Pirates, whether they operate on a private basis, or are backed by government officials, are motivated by pecuniary needs and normally can be bought off. A terrorist, however, or a littoral state with a political grievance against a world trading block, cannot be brought to heel by money. Theirs is not a monetary motive and it is unlikely that they will respond to attempts to buy them off. Some kind of future Qaddafi can do much harm, although it would be wrong to look exclusively to heads of state and to mines laid in waters adjacent to their countries. Maritime forms of terrorism that make use of mines can be practised by any group, not only in the sea, but in rivers, canals, inland waters, lakes, harbour entrances, etc. Mines are anonymous, have an enormous surprise and shock effect, and bring any transport by water to a standstill until mine counter measures have been taken. It is only a matter of time before these advantages are realized by terrorist groupings. That

mines will continue to be relatively cheap is another factor that will play into their hands.

A fourth threat to seaborne trade emanates from conflicts between Third World powers. In this context, the use of mines does not necessarily reflect a deliberate attempt to harm this trade. Countries involved in these conflicts simply employ mines to defend their coast against the enemy, to disrupt his sea transport or to cover amphibious operations and flanking movements. Mines after all, are a force multiplier. Almost any naval operation is more threatening if it is accompanied by the use of mines. Deliberate or not, the use of mines in Third World conflicts still hurts - dependent upon the geographical circumstances - the trading interests of neutral countries. The first task of these latter powers is to protect their interests, either by sending in mine warfare vessels, or by helping shipping companies to counter this threat themselves. This second solution can be accomplished by given these companies technical and personal assistance.

As this solution indicates, I do not exclude the possibility that in the future, naval forces are kept more in the background when crises erupt. State power will be used with much more restraint than in the past or present. Consequently, missions that we regard as properly belonging to the sphere of government, will be delegated to the private sector of society. Mine warfare can easily become part of this development. As governments of the leadership of alliances grow weary of foreign entanglements, private companies might be tempted to step into this track. It is even possible, that they are stimulated to do just that. States may wish to keep a low profile in order not to get involved in Third World squabbles. Arms deals apart, no outsider can hope to profit from this involvement. If states can avoid it by delegating tasks to the private sector, they will perhaps not hesitate to do so. Consequently, the sphere that we regard as public, might well look very different in the future from what it looks like now.

In a world in which states or alliances are reluctant to get involved in other peoples' conflicts, one should not dismiss the possibility that powerful private companies acquire a capacity for military selfhelp, certainly not if this capacity comprises weapons systems, that are of themselves non-provocative and low profile. On the other hand, conflicts in the Third World can escalate to a point where no trading block can remain uncommittal. A second possibility is that the United Nations see reason to interfere in Third World crises. Under the circumstances, naval forces from the outside will need a potential in which traditional mine warfare capabilities cannot be absent. If «peace keeping» by the United Nations is to change into «peace enforcement», even projection of power ashore cannot be excluded. The capacity to break through mine barriers is indispensable to fulfill this mission. One of the consequences of the Falklands War has been to alert the naval community to the danger of low flying missiles, like Exocet. The Gulf War gave us a reminder of the enormous impact of mines on international shipping and of the vulnerability of the West in this respect. What was absent in both wars, however, was the need to break through mine barriers in order to exert influence on land.

I cannot exclude the possibility that in future conflicts in the Third World this task cannot be evaded. Classical mine warfare, then forms still part of future naval operations. Very likely, moreover, it will only be after a Third World conflict has ended, that mine hunting and mine sweeping activities can commence in earnest. Modern wars send not come to a conclusion with a lot of mines still around at sea. Neutral countries are welcome then to help local powers get rid of this danger.

Another word of caution relates to the fact that the expression «low intensity conflict» only has meaning when compared to the violence that can be expected in World War

Three. «Low intensity» is a very relative concept. Naval power relations, for instance, are bound to change in the future. The distance that now separates first-rate navies from second- and third-rate ones, will in all probability grow smaller. Any naval power that tries to interfere in Third World conflicts will have to face the consequences of this trend. Mine warfare vessels - operating in preparation of actions ashore - will be among the first to feel its impact. To overcome the inevitably ensuing attrition, mine warfare divisions might well be need of assistance by small ships, taken up from trade.

In this respect, it is simply not enough to think big. Small vessels are needed before the big ships, taken up from trade, can fulfill their missions.

The next threat is of a different nature. It is not so much a danger as a stimulans. No wonder it brings mine warfare vessels out of their strictly military setting. I don't have to describe to you in detail the problems of environmental pollution. The industrial world has already decided to give it some of the attention it deserves. Outside, however, of this privileged group, environmental issues are not confronted with quite the same zeal. Unfortunately, the environment is indivisible.

Industrial countries cannot put a screen between themselves and a polluted outer world, and let it stew in its own juice. In this sense, environmental problems can be compared to the proliferation of nuclear and chemical weapons. A lot of countries have reasons of their own to want to possess these weapons. For mankind as a whole, however, this proliferation means disaster.

This is neither the place nor the time to discuss the various aspects of the environmental problem. Only one point is of interest here. In my opinion, pollution of the sea is one of the more distressing sides of industrialization, of transport and of seaborne trade.

Freedom of the sea is a sacred principle to maritime nations. Yet, in order to protect their shores and adjacent waters from pollution, they might well decide in favour of a navigational régime, so strict as to bring the free use of the sea virtually to an end. Under these circumstances, more and more maritime traffic regulations will be issued, while coastal states who look upon themselves as victims of environmental neglect, will insist upon a strict inspection system. They will claim, moreover, the right to interfere when their navigation rules are broken and when they feel that their maritime environment is endangered by this fact. They will be less and less inclined, in short, to wait until the environmental harm has been done. They will claim more naval jurisdiction, while the area to which this jurisdiction applies, tend to grow. Parallel to this development, the powers of flag states decline. In this way, the right to freely use the sea will gradually be eroded, in practice if not in principle. Ironically, the maritime states, that have always upheld this principle, are now among the ones that are most threatened by environmental problems of the sea. Between this principle and pollution, theirs is a difficult choice to make.

In the meantime, pending a decision, environmental problems will have to be tackled with the means at hand. I will not touch here upon navigational matters, but it will be obvious that mine warfare technology can be an extremely helpful instrument when it comes to fighting pollution. Of all naval systems, this is perhaps the one with the brightest civilian future. States who want to fight pollution of the sea, but have no mine warfare technology at their disposal, are at a disadvantage. Countries that possess the proper means and have accumulated the necessary experience, can offer their services to anybody who needs help. This technology then will be very much in demand in the future, but not on military grounds. Deep seabed mining can be mentioned as another possible field for applying mine warfare technology. At this point I must remind

you of the simple fact, that technology is neutral. It serves any master and is at the disposal of anyone who has the money to pay for it. This observation might well lead to the conclusion, that in future times mine warfare technology will be adopted, developed and exploited by non-government agencies. Industrial firms may take the lead, a trend that might cause a further drain of qualified naval personnel.

An alternative development might be that countries with a mine warfare capacity will use it themselves for civilian tasks. Picture for instance a situation in which international tensions are drastically reduced. Crises may still erupt, but Western countries have plenty of warning time to take precautionary steps. This happy situation might well prompt these states to adapt naval platforms to civilian tasks as long as they are not needed for military missions. This possibility confronts us with a reversal of the phenomenon know as «ships taken up from trade». It is of course especially likely to touch naval platforms that are able,

technologically, to switch smoothly from military to civilian missions. Either possibility - industrial firms using mine warfare technology, or countries putting this technology to civilian use - will profoundly effect the mine warfare community. One result might be, I touched upon it before, that the lines separating public from private spheres get blurred to a degree that was unheard of in former times. I can only say, that such a development ask for a lot of flexibility, both of mind and of management techniques.

Conclusion - I have learned from experience, that military men, when confronted with visions of the future, are inclined to expect a catalogue of tactical and technical trends. On that score, I must seriously have disappointed you. On the other hand, I hope to have presented to you an overview of strategic and organizational trend, that might effect mine warfare in the near and distant future. I don't know whether I have worried or reassured you. In either case we have to realize that, however educated my guesses, I may be wide off the mark with my predictions. In some instances I do even hope that myself.



EEN UITSCHIETER

IN DE GRAFISCHE

INDUSTRIE



Drukkerij Goekint nv

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059 / 50.89.60

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.



**IN VOLLE
BEDRIJVGHEID**

Temse en Hoboken

LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge!
La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

130,- F (frais de port 31,- F)

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

De Zee en de Kunst

Willy SCHLOBACH

door Norbert HOSTYN, Conservator Stedelijke Musea Oostende, lic. kunstgeschiedenis

Na James ENSOR (195) en Willy FINCH (216) hebben we het deze keer over een vriend en geestesgenoot van beide genoemde kunstenaars, namelijk Willy SCHLOBACH. Net als zijn beide Oostendse collega's was hij géén exclusieve marineschilder; maar zijn prestaties op het vlak van maritiem geïnspireerde tableaux halen zulke hoge toppen dat hij in deze artikelenreeks zeker niet mag ontbreken.

* * *

Officieel heette hij Herman-Gustave-Guillaume, naar de mode van die tijd anglofiel afgekort tot Willy. Hij werd op 27 oogst 1864 te Brussel geboren als zoon van Frederic-Gustave SCHLOBACH en Marguerite WILLSENACH. Afkomst, sociale achtergrond en jeugd van Willy SCHLOBACH dienen nog onderzocht, maar het is zeer de vraag of we daar nu, na meer dan 120 jaar nog veel wijzer over kunnen worden. De biografie van deze kunstenaar is immers te lang verwaarloosd geworden.

Van 1878 tot 1879 volgde hij de lessen aan de Brusselse Academie. Daar ontmoette hij medestudenten als bijvoorbeeld ENSOR, FINCH, KHNOPFF, DUYCK, HALKETT, BONSOR, BROERMAN & HOUYOUX.

Ook na 1879 is hij nog ingeschreven aan de Academie maar doet blijkbaar niet meer mee aan de proefwerken. Ook dat blijft nog een vraagteken in zijn biografie.

In oktober 1883 kort na de stichting van «Les XX», een avantgardistische Brusselse kunstenaarsbeweging, trad SCHLOBACH toe tot de vereniging, samen met FINCH, DE REGOYOS, VERHAERT & WYTSMAN.

Hij nam met grote regelmaat deel aan de Salons van «Les XX», maar niet uitsluitend met maritieme werken:

1884: Stropers aan boord van de zee

Zoneffect

Verlaten weg in de duinen

Maaneffect

Marine

Blijkens de catalogus woonde hij in de Koningstraat 34 te Brussel; maar de catalogus vermeldt ook een tweede, interessanter adres: «A Knocke, par Westkapelle».

Een boeiend gegeven is dat, want we leren eruit dat SCHLOBACH op dat moment tot de «Knokse groep» zee- en polderschilders behoorde samen met figuren als VERWEE, PARMENTIER en vele andere binnenlandse kunstschilders die in een gezellig-ongedwongen sfeer elkaar regelmatig te Knokke ontmoetten en er kwamen schilderen.

Willy SCHLOBACH vond te Knokke onderdak in het huis van bakker Karel LIEVENS. Ook Henri CASSIERS (Nep-tunus nr. 1983/4) verbleef bij deze met artisten meevoelende bakker: een gedeelte van zijn meelzolder richtte hij in als atelier voor zijn schilderende gasten en stak zelf een venster in het dak om hun noden terwille te zijn.

MARTHA VERWEE, dochter van de «peetvader» van de

Knokse schildersschool Alfred VERWEE, huwde Gustaaf SCHLOBACH die in Het Zoute woonde.

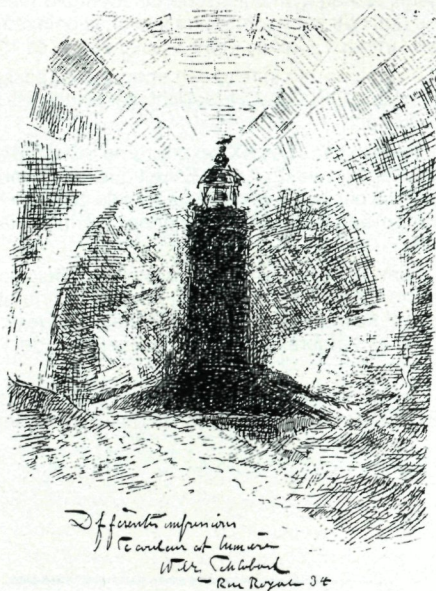
Te Knokke is er één kunstwerk dat herinnert aan SCHLOBACH's verblijf aldaar: het doek «De Zeeweg» een duinenweg die nu de volgebouwde Lippenslaan is geworden. Toen idyllische rust en natuur, nu drukte en bouwspeculatie. «De Zeeweg» is eigendom van de Gemeente Knokke. Vermelden we ook nog dat het thema van «Stropers aan zee» ook door ENSOR werd behandeld in die jaren. Een verband???

Ook te Oostende verbleef SCHLOBACH met regelmaat in die jaren. Wellicht ontmoette hij er dan de vrienden ENSOR, FINCH en ARTAN die vaak in de «Phare», het hotel gerund door FINCH' ouders, logeerde.

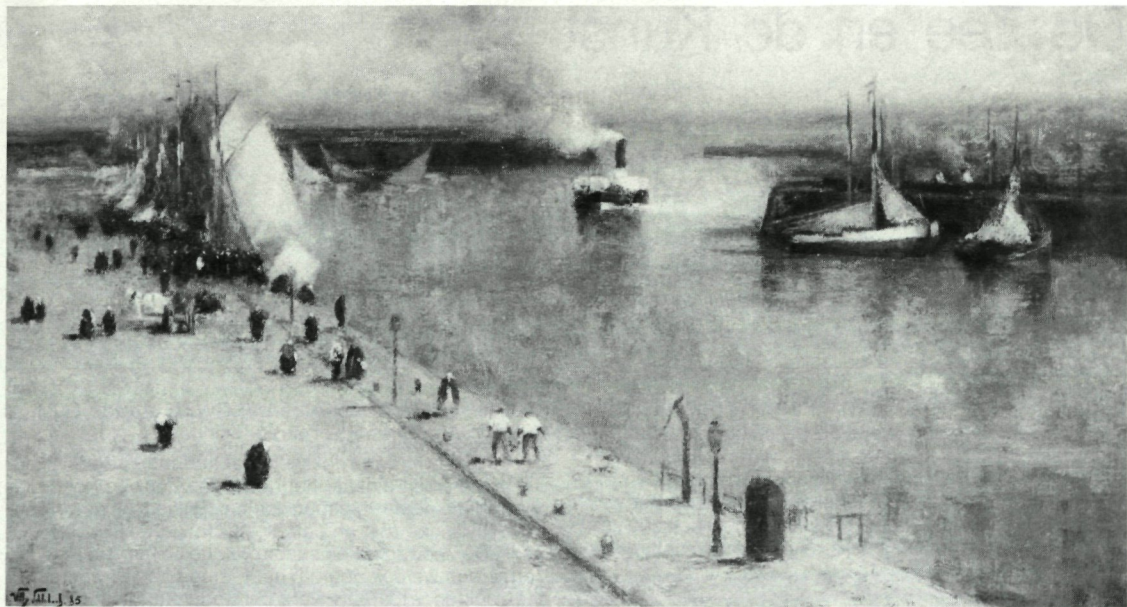
In 1886 exposeerde hij een «Kaai te Oostende» in het Salon van «Les XX».

Zijn inzendingen van 1888 presenteerde hij als «Différentes impressions de couleur et lumière»: ook bij hem was de ban van kleur en licht.

De catalogus van «Les XX-1888» was overigens erg origineel opgezet: elke deelnemer tekende zijn catalogusblad-zijde. Op deze van SCHLOBACH, die we hierbij afbeelden, prijkt een stralende vuurtoren.



Vuurtoren. Pentekening van SCHLOBACH gereproduceerd in de Saloncatalogus van Les XX uit 1888.



«De Haven van Oostende», Brussel, verzameling Gemeentekrediet.

Tussen 1884 en 1887 reide SCHLOBACH vaak naar Londen, soms in gezelschap van de Vingtist Jan TOOROP. Ze bestudeerden er vooral het werk van William TURNER, terwijl ook de schilders van de zogenaamde strekking «Pre-rafaëlieten» een enorme indruk op SCHLOBACH achterlieten. Ook VERHAEREN en BAUDELAIRE boeien hem zeer.

Van 1887 af verbleef hij langere tijd te Londen en kiest nu vooral het Londense leven als motieven van zijn werken, doorgaans een gemengde pastel-gouache techniek. Deze werken overstijgen de dagelijkse weergave: SCHLOBACH geeft ze een symbolistische geladenheid mee. Londen is dus ook het hoofdthema in zijn saloninzendingen in die jaren (bv. Salons 1889 & 1890 van «Les XX»).

De jaren die volgen zijn in feite een onduidelijke passage in het leven van SCHLOBACH, wellicht met langdurige verblijven te Londen.

Na het ontbinden van «Les XX» exposeerde SCHLOBACH vaak in de Salons van «La Libre Esthétique», een vereniging waarin we heel wat leden van de derziële gegane «XX» plus anderen natuurlijk, in terugvinden. Dit in de jaren 1902-1914.

In 1908 nam hij deel aan de «Ausstellung Belgischer Kunst» in het Sezessionshuis op de Berlijnse Kurfürstendamm met 2 kustlandschappen. De catalogus geeft als adres op: «Les Vergers» te Sint-Genesius-Rode, het «betere» Brussel dus.

In 1909 nam hij deel aan een groepstentoonstelling in de Zaal BOUTE te Brussel met werken in de trant van het lu-

minisme, een trend binnen het postimpressionisme waarin het licht- en kleurenspeel ten top werd gedreven (denk bv. aan Em. CLAUS). Andere deelnemers aan dat salon waren ondermeer P. DUBOIS, W. FINCH, J.M. GASPARD, HAZLEDINE & G. LEMMEN.

Ook over de latere jaren van SCHLOBACH is er nog veel te ontdekken. Hij overleed op hoge leeftijd te Nonnenhorn in Beieren, anno 1951.

SCHLOBACH is zeer schaars vertegenwoordigd in Belgische verzamelingen: het museum van Elsene bezit een Portret van Em. VERHAEREN, dat van Tournai een landschap. En er is de Gemeente Knokke die het genoemde duinenlandschap bezit.

Het Gemeentekrediet van België bezit een prachtige olie (82 x 150,5 cm) uit 1885 voorstellende «De Haven van Oostende». Daar men meestal dit werk exposeert of afbeeldt wat SCHLOBACH betreft, is dit momenteel zijn bekendste doek. Uit een hoog gezichtspunt zien we de kaai met aangemeerde vissersboten en een binnenvarende raderstoomboot. Het thema doet automatisch denken aan etsen van ENSOR met dezelfde thematiek.

De nieuwe prestigieuze Brusselse Galerij TZWERN-AISINBER bracht haar eerste expositie onder het motto van «Les XX». Schlobach was er vertegenwoordigd met een delikaat zeegezicht in gouache/pasteltechniek (35 x 55,5 cm) gedateerd 1883. Enkel wat aanrollende golven bij laag water en de glinstering van het nog natte zand. een fris-ogende studie getuigt van groot begrip voor het eigene van de zee.





Les MÉMOIRES de SPOUNTZ chien de marine, mascote sur les navires de la (part V) Force Navale .

Il arriva qu'une fois au cours de cet été épouvantable où pas un seul jour, je m'aie souffert de la chaleur et de la soif, que mon maître, ce bon Frégaton à la retraite, rencontra un copain qui lui présenta un ami américain, retraité comme lui, et qui lui dit tout de go: «Ah bon! Vous aussi avez rejoint le H.P.D. club!» ... Il fallait voir l'air idiot de mon frégaton, il ne pigeait pas ce que l'Américain voulait dire, mais là alors pas du tout... L'autre lui explique que cela signifie le Club des «Honey Please Do»: en français, c'est approximativement: «Chéri, me ferais-tu le plaisir de faire ... ceci ou cela?...»! C'est comme cela qu'on nomme la situation de retraité aux USA's!! Mon maître lui demande alors ce qu'il avait comme profession: «Sailor» répondit-il (Marin); et ce n'est qu'au cours de la conversation qui s'ensuivit qu'on comprit que le monsieur était Amiral et qu'il avait commandé un porte-avion gigantesque dans le Pacifique!



Humour et modestie à l'américaine! Le copain raconta que lorsqu'il était allé chercher un de ces dragueurs AMC aux States, (Non, moi je n'y étais pas évidemment, -: Chiens interdits- et pas que les chiens d'allieurs! Le gigot de mar-cassin qu'apportait de braves parents Wallons à leurs enfants émigrés là-bas, passa de l'aéroport immédiatement à l'incinérateur... Très peu pour moi!)

Le copain raconta, dis je, qu'un jour, tout au début de son séjour, au self-service du B.O.Q. (Bachelor Officers Quarters -: le quartier des officiers célibataires) - on les tient à l'écart des gens mariés ces gars là -, il vit, dans la file, un gigantesque Captain à la figure angulaire marquée de pommettes saillantes, basané, cheveux en brosse et il fit la remarque à l'officier américain qui l'accompagnait que cet homme-là, lui faisait penser à ces illustrations d'autre-fois représentant les chefs Peaux-Rouge. -« Mais c'est un Indien - s'écria l'officier de liaison et savez-vous ce qu'on raconte à son propos?

«Un jour que l'Amiral commandant le Secteur, était invité à la «Tea-party» que donnait chaque année la Société bostonienne descendante des premiers colons, (vous savez ceux qu'on appelait les «Pilgrim fathers» qui débarquèrent de la «Mayflower» près de Boston en un endroit qu'ils appelèrent Portsmouth Rock) l'Amiral avait délégué, n'étant pas libre, son adjoint, l'énorme Captain de sang indien.

«Celui-ci fut abordé par une «old lady» petit doigt en l'air sur sa tasse de thé et un peu myope qui lui demanda au cours de la conversation: «By the way Captain, where were your ancestors in these days?» (à propos, Captain, où donc étaient vos ancêtres à cette époque?) et celui très calmement lui répondit: «Madame, mes ancêtres ce jour-là se trouvaient dans le Comité de réception!» L'histoire ne dit pas si la dame s'est étanglée ou si elle a laissé tomber sa tasse de thé...

C'était en 1953; les premiers équipages belges arrivaient aux States pour recevoir les navires que les Américains

construisaient pour remplacer tous les dragueurs de la Seconde guerre mondiale qui ne pouvaient plus être d'aucune utilité, vu les nouvelles mines magnétiques ultrasensibles que les Nord-Coréens leur avaient balancés à Wonsan. C'était la fin de nos braves «Mickey's», les bons et sympathiques MMS qui avaient fait toute la guerre et le débarquement de Normandie, qui avaient réouvert l'Escaut et le port d'Anvers et avaient nettoyé jour après jour les passes de la Mer du Nord. Ces navires où j'étais quasi né, et où j'avais tant de bons souvenirs!

En route donc pour une autre aventure. Je voyais partir ces équipages avec nostalgie et décommissionner ces bons bateaux qu'on alla mettre en réserve à Zeebruges avant de les rendre à la Navy, l'un après l'autre - au fur et à mesure de l'arrivée des MSC's et des MSO's.

C'était bien entendu le «Gromodore» qui avait manigancé tout cela. La Force Navale allait recevoir gratis pro Deo 24 dragueurs de mines flambant neuf et pouvoir en construire un certain nombre chez nous, identiques, histoire de donner un peu de travail à nos chantiers navals. Génial non ?

A New-York il avait envoyé une délégation de marins belges chargée de tous les problèmes de réception, inventaires et comptabilité en rapport avec ce transfert et chargée de l'accueil et de la direction des équipages de prise.

A la tête de la délégation, le Commandant Henri Ceulemans, cet homme légendaire qui vient de décéder et que tout le monde regrettera à la Marine comme on l'a regretté, lorsqu'il prit sa retraite et s'en alla résider en Angleterre, sa seconde patrie, celle de sa femme.

Il avait alors adopté un cri de guerre «Scadoulé!» qui nous semblait être de l'Iroquois mais qui était en fait du Norvégien, ou du moins la façon dont l'officier de marine Norvégien chargé de la même mission que lui pour son pays, avait prononcé le mot américain «schedule» qui revenait si souvent dans la bouche des Yanks et qui voulait dire: Timing, horaire, programme et plan... tout à la fois.

Le «Ceule» comme on l'appelait familièrement était grand puissant, massif et jovial. Il avait une voix de stentor - et quand il avait quelque chose à vous dire qu'on ne devait pas entendre, il fermait la porte de son bureau et haussait encore tellement plus la voix qu'on l'entendait par tout l'Etat-Major.

Il était adoré, le «Ceule». Sympathique et juste, droit et intelligent, vif, franc, courageux mais pas modéré pour un sou; il disait ce qu'il pensait être juste, peu importe le grade de son interlocuteur et cela avec de grands éclats de rire.

Cela lui valut des remontrances. Il se définissait d'ailleurs comme l'officier qui avait reçu au moins un blâme de chaque Ministre de la Défense qui s'étaient succédés. Ce qui n'était qu'un peu exagéré et ce qui ne l'a pas empêché de devenir Capitaine de Vaisseau et Chef d'Etat-Major-adjoint après avoir été Comar Ost en remplacement du Commodore Timmermans lorsque celui-ci fut admis à la retraite, tant était grande sa valeur.

Le commandant Ceulemans et son équipe menaient les affaires rondement. Il y avait le Major Christiaens un BAM administrateur militaire breveté, le Capitaine-payeur. Perce, le bon et brave Lieutenant mécanicien Van den Briele, «Chefje». Des gens efficaces qui savaient y faire et qui savaient s'adapter aux méthodes américains expéditives, précises et dynamiques.

Les navires sortaient des chantiers à une cadence incroyable et étaient livrés dans un état impeccable «clef sur porte» - Tout y était, jusqu'au linge de table, l'argenterie, la literie, tout, et le tout d'une qualité, d'un luxe auxquels personne ne s'attendait; et modernes et fonctionnels, d'autre part.

Il n'y avait plus les belles boiseries en acajou, les feux ouverts des Anglais, les coussins en peluche, les couvre lits armoriés au timbre de la Navy. Les cloisons étaient uniformément peintes en vert pâle, «bon-pour-les-yeux» d'une peinture ininflammable; les meubles, les sièges étaient en métal comme dans les bureaux à terre, les couvre-lits étaient des bâches pare-feu, mais il y avait des douches pour tout le monde, de l'eau chaude et froide et de petites fontaines d'eau réfrigérée dans tout les coins pour les soifards - mais pas d'alcool, pas de bière et rien de prévu pour en stocker.

Les marins belges qui ne connaissent pas d'aussi sévères règlements sur les boissons alcoolisées que les Américains (dont tous les navires sont des «Dry ships»), avaient tôt fait de faire provision de «Schlitz» ou d'«Heineken» et s'enrichissaient grassement en offrant l'hospitalité aux équipages US voisins dont ils obtenaient en échange toutes sortes d'avantages qu'ils ne pouvaient obtenir par voie de commande à l'Arsenal. Tel navire s'était procuré des pierres réfractaires pour garnir un four de la cuisine où le Coq faisait son pain et ses gâteaux, tel autre des outils plus coûteux que les outils N.M. qui étaient livrés (N.M., c'était du bronze, du cuivre, de l'aluminium, tout-à-fait non magnétiques. La scie du charpentier avait un lame en bronze phosphoreux à la consternation du Chef...) Et avec les bénéfices de la cantine, on avait pu se payer une «sono» pour l'équipage.



Le non-magnétique était la hantise à bord; pas un clou ne pouvait être en fer; les coffres et les valises qui portaient des ferrures ne pouvaient être embarquées. Les chaussures étaient cousues, et les talons vissés au cuivre! C'est à ce prix-là qu'on allait pouvoir draguer ces saloperies de nouvelles mines russes!

Les Belges n'étaient pas les seuls à profiter de la générosité américaine: les Français, les Portugais, les Norvégiens, les Italiens et les Turcs étaient aussi de la distribution.

L'entraînement était mené rondement à Boston d'abord, puis à Norfolk en Virginie, puis à Charleston en Caroline du Sud. Il avait bien fallu passer de l'anglais à l'américain et comprendre que «Cast of all lines» voulait dire «Let go fore and aft»: larguez partout! Qu'on disait «Rudder right Ten» au lieu de «Starboard ten»: on s'habitua vite. C'était sur le plan des vivres qu'on avait le plus de mal. On pouvait commander ce qu'on voulait pour une semaine sur la liste des disponibles. Au début l'équipage se jetait sur la dinde et sur les ice cream à tous les desserts... mais à la longue, on revenait aux menus traditionnels de chez nous. Vous savez: «Vlees, pataten en groenten» à midi, PBCC, pain beurre, café, confiture, le soir.

Les français eurent les plus grandes difficultés à se faire procurer du vin surtout dans les quantités qu'ils consommaient. Leur officier de liaison en avait les yeux hors de la tête lorsqu'il apprit que ces marins buvaient du vin au petit déjeuner. On dit que le vin de Californie ne suffisait pas: on dut faire venir de France un «pinardier» pour les ravitailler en pinard.

Un commandant portugais avait bien du mal à se faire comprendre en américain et s'irritait de se faire interpellé à chaque sortie en mer par les innombrables «What Ship?» «What nationality?» «What's the name of the Captain?» Si bien qu'un jour, au comble de l'irritation, il fit répondre par son signaleur: «Santa Maria, portuguese ship, Captain Christophus Colombus discovering the America!» Nous les Belges, nous étions particulièrement gâtés en «What Ship?» En effet il n'y avait qu'un an que la Force Navale avait adopté son nouveau pavillon militaire de mer, le blanc à la croix tricolore. Aux USA - du jamais vu. Un jour donc qu'un de nos dragueurs entra dans la Chesapeake bay, en route pour la base navale de Norfolk, il croisa, sortant majestueusement, le cuirassé américain Missouri. Saluts traditionnels au siffle, pendant que le flashing allait bon train: «What ship?». On répondit rapidement «104, belgian mine sweeper bond to Norfolk». Cela

ne suffit pas à notre Américain qui redemanda «What flag are you flying?» (Quel pavillon battez-vous donc là?) Le Commandant, le Lieutenant de Vaisseau H, flegmatique, fait répondre par son signaleur: «Belgian and what's yours?» - (Belge et le vôtre?) - On s'attendait au silence après cette impertinence, mais non, notre Américain répondit: «American»!

N'en croyant pas ses yeux notre commandant poussa la plaisanterie et lui transmit: «Et tous ces navires-là dans ce port sont-ils donc aussi tous des Américains?» Incroyable! Notre croiseur lui répondit «Yes of course» (mais oui, bien sûr). Alors notre commandant conclut: «Je ne savais pas qu'il avait autant de navires étrangers dans ce port!!!» Mais lorsqu'il se pointa au quai qui lui était assigné, un officier américain en grande tenue l'attendait et après lui avoir souhaité sèchement la bienvenue le pria de monter en voiture avec lui pour se rendre chez l'Amiral - at once -!

L'Amiral, déjà au courant de ces impertinences, lui marqua rudement son déplaisir - c'est le moins qu'on puisse dire -. Notre lieutenant s'en revenait penaud par les corridors de l'Amirauté où toutes les portes s'ouvraient pour regarder cet étrange étranger qui avait eu ce toupet incroyable d'oser se moquer de leur beau battleship, lorsque par l'entrebaillement d'une porte, un capitain lui fit signe de s'approcher. Le Capitain lui dit «Hey! That's a good joke!» «Marrante votre blague! J'ai l'intention de la faire publier dans la revue de la US Navy: le United States Proceedings Institute. Cela paye bien - 50 dollars - moitié pour vous - moitié pour moi! qu'en dites-vous?...»

Incroyable, n'est ce pas? J'y étais pas, mais j'ai tout lieu de croire que c'est vrai! Allez le demander au Clem qui était son premier lieutenant, si vous ne me croyez pas.

L'entraînement à Norfolk et à Charleston était des plus sérieux. «Fire fighting et Damage Control»: c'était nouveau pour nous. C'était bien et on l'a copié dans nos écoles de St. Croix où l'on a érigé comme eux une vieille super-



on dit que le vin de Californie ne suffisait pas.

structure d'une Algérie déclassée. Là, on attaque dans la fumée noire des feux de mazout, à six sur une lance d'incendie, vrai serpent agité de soubresauts violents, l'incendie provoqué par les moniteurs; ou encore, à moitié noyé par l'eau qui monte dans un compartiment on se bat contre une fuite d'eau pernicieuse qu'il s'agit d'étouffer au moyen de paillets, d'accordes, de coins, de blocs et de panneaux de bois.

Un sport dont on revenait crasseux malgré les vêtements de protection « étudiés pour ». Du vrai, du sérieux de l'efficacité comme tout ce que font ces diables d'hommes pratiques que sont ces Américains. Là, pas de 'RPC', de party sauvages, de dîners en Mess Jacket. Si on veut boire et se distraire, on va à terre, où il y a tout pour se distraire. Piscines, Cinémas, hot dogs, Base ball, et même le golf pour tous. Les rues de Norfolk, c'est une Kermesse: des attractions, du striptease, des tirs à la pipe et même, des tirs à la balle de base-ball sur une cible disposée devant une fille en déshabillé suggestif allongée sur un lit. Si on touche la cible, le lit se renverse et la fille vient basculer cul par dessus tête jusque (presque) aux pieds du tireur, provoquant les hurlements de rire des spectateurs. « Een apenland! » disaient entre eux certains de nos matelots choqués.

On se défoulait, et la bière aidant, pas mal de marins saouls se faisaient ramener à bord par les NP's vigilants. D'énormes gaillards en uniforme blanc (comme tout le monde là-bas), le bob sur le coin de l'oeil, (le bob c'est leur Kêp à ces marins), en guêtres et ceinturons de toile d'où pendait une énorme matraque en bois grande comme une batte de base-ball.

Cela avait un avantage: quand un mataf avait dépensé jusqu'à son dernier cent, il s'engageait dans la rue en faisant semblant de tituber, et à la minute se faisait ramasser par les NP's qui le ramenaient en Jeep jusqu'à son bord. S'il ne se débattait pas, il ne recevait pas de coups de matraque, et s'évitait ainsi une marche parfois fort longue pour rallier le bord, tant cette base était immense...

Par une belle nuit chaude, noire et calme, s'en revenant d'un Officer's Mess niché quelque part à terre entre les terrains de golf, les piscines et les courts de Tennis, trois de nos officiers tout de blanc vêtus, déambulaient le long d'une avenue bordée de somptueuses demeures en style Colonial américain, colonnes et péristyles comme dans le

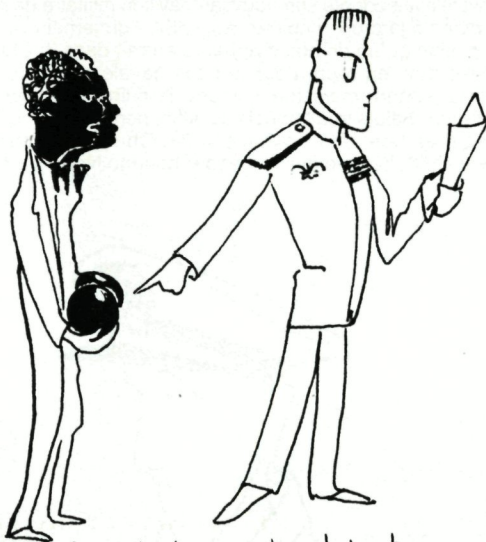
film « Le Nord et le Sud », en route pour regagner leur bord, lorsque l'un d'eux avisant les pyramides de boulets de canons qui ornaient l'entrée d'une de ces demeures, provoqua ses camarades à une partie de pétanque.

Sitôt dit, sitôt fait et avec de grands rires les voilà lancés dans une longue lyonnaise sur l'asphalte de l'avenue. Bien ri, bien amusés, on remet les boules en place et on regagne bravement sa couchette.

A quelques jours de là, le Commandant du bâtiment reçoit sur carton doré une invitation d'un amiral à une soirée très officielle. Très officiel, c'est le grand blanc à col montant, amidonné de frais (cela, il faut le dire, le service de la blanchisserie, dans les bases et sur les navires américains, c'est du première classe et du super-rapide: donné le matin, rendu le soir). Un voiture vient les prendre et les amener chez l'Amiral.

Inquiétude de nos amis lorsque la voiture s'arrête devant la superbe demeure aux boulets de canon. Beaucoup de monde, beaucoup de voitures, des officiers, des dames en robe de cocktail, fringantes comme des poupées Barbies sortant d'une boîte. Accueil chaleureux, aimable, présentation à l'Amiral, à son épouse, aux invités, nos Belges s'aperçoivent qu'ils sont les seuls étrangers. Le party est donc bien en leur honneur.

Après quelques minutes, l'Amiral réclame le silence, fait un beau petit speech de bienvenue, puis fait venir deux stewards qui se tenaient discrètement derrière lui et qui lui présentent deux boulets de canon.



une démonstration de leur talent.....

L'amiral invite alors notre commandant et ses officiers à bien vouloir passer au jardin et à faire une démonstration de leur talent à ce jeu typiquement européen qu'est la Pétanque!

« Confus comme un renard qu'une poule aurait pris »

« Jura mais un peu tard qu'on ne l'y prendrait plus », comme aurait dit ce bon Monsieur de La Fontaine! Et nos amis durent d'exécuter dans la bonne humeur générale. Pas mal, la réaction américaine!

Pendant ce temps-là, tandis que quasi toute la Force Navale découvrait l'Amérique et les Américains, équipages après équipages (durée moyenne cinq mois), tout se mettait en place pour la marine nouvelle qui nous tombait du ciel: façon de parler, car si on partait par avion, les retours, étaient évidemment par mer, et parfois forts mouvementés, car nos nouveaux dragueurs, du moins les



S'évitant ainsi une longue marche.....

AMC's, n'avaient que 41 m de long, à peine plus que les navires de Christophe Colomb, ce qui dans la grande houle de l'Atlantique est vraiment très peu et, à 10 noeuds de moyenne, les traversées prenaient de 15 à 19 jours contre les vents alizés: pas de quoi battre les records de Tabarly et autres Alain Colas qui, à la voile, ont fait bien mieux, on le sait!

Monotonie des longues heures de quart de nuit où, malgré les splendeurs du ciel étoilé et de la mer phosphorescente, on se plaisait à imaginer le retour chez soi, la chaleur de son foyer, l'aimable ambiance de son propre pays enfin retrouvé. «A quoi pensez-vous signaleur?» interroge brusquement l'officier de quart à son compagnon de quart qu'il voit tout pensif. «Je... Je..., vois passer des... des... stella's... Lieutenant». Pas tous des mystiques ces marins là! Mais bien contents de retrouver le pays, ce pays si décrié quand on y est - mais si plein de charmes et de qualités quand on l'a quitté depuis longtemps.

Alors plus de Flamins et de Wallenkoppen! Quand on est au loin, plus de politique, de jalousies partisans, de rancœurs historiques.

Dans tous les ports, des gens venaient à nos navires et disaient: «Je suis aussi de là-bas; moi aussi, je suis Belge; d'où êtes-vous? Moi, je suis d'Anvers... j'habite déjà ici depuis 20 ans, je retournerai bien un jour. Venez, montez à bord, l'ami!»

Beaucoup s'étonnaient de nous voir là, si petit bateau, si loin, comme un jour à Charleston ce gros yacht à moteur, nickelé partout qui s'approche d'un de nos MSO's tout

neufs à quai dans le port. Le Skipper, casquette d'astronaute à longie visière sur le nez, gros cigare à la bouche, interpelle le Commandant belge qui prenait le frais devant sa cabine. «Aye! Skipper, can I come alongside?» «Yes please do». Il s'amarre, on l'aide, puis s'avisant que ce navire qu'il croyait américain est armé par des étrangers, il s'enquiert «Hey! Where do you come from?» «Belgium» lui répond notre Vieux. «Jiii, fait l'Américain, «What are you doing on this side of the Ocean?» Le Commandant, un farceur, la répartie facile, jovial, sympathique, (vous le connaissez, si si, c'est bien celui à qui vous pensez), fait l'étonné: «What? What do you mean by this side of the Ocean? Am I not on the other side of the Channel?» («Comment? C'est pas l'autre côté de la Manche, ici?»)

Stupeur! puis hurlements de rire à bord du yacht. «Ca c'est la meilleure! Il m'a eu votre Vieux! C'est tout bon... of the Channel! quel marrant! Allez, venez à bord, venez boire un scotch...»

Copains comme cochons qu'ils étaient après cela! On en rit encore. Vrai, c'est une de meilleures du répertoire. Mes mémoires, cela devient presque un «Famous jokes along the navymen». Mon vieux à moi, il se marre! Une blague en pousse une autres, les «tu te rappelles-celle-là?» se succèdent et on est reparti pour une autre encore plus hénarême... j'ai peine à les suivre mais bon, cela me fera en tout cas de la matière pour mon prochain chapitre. A bientôt, à très bientôt, et anchors away... Amusez vous bien les gars, on n'a que le bien qu'on se donne!

... Keep smiling! Laissez la grogne aux terriens, so long!



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9042 GENT
(langscheen het kanaal Gent-Terneuzen)



Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Tel. werf
(091)45.04.01
Telefax (091)45.99.81

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. droogdok
(091)53.15.11

NIUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Na kantoortijd:

(091)28.15.34 (P. Wijnakker)
(055)45.59.56 (ir. J. Verhoest)

NIEUW

Hier zijn ze terug!

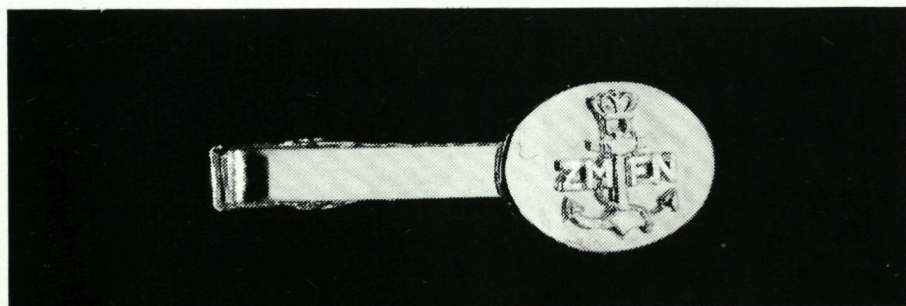
Dasspeld aan 250 fr + 31 fr portkosten

Manchetteknopen aan 400 fr + 31 fr portkosten

NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr + 31 fr frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 fr + 31 fr frais d'envoi



EVEN VOORSTELLEN...

In deze novembermaand van 1990 gaan onze gedachten onvermijdelijk naar de Wapenstilstand van 11 november 1918, het einde van de «Grote Oorlog».

Veel getuigen lopen er niet meer rond en nog minder «vuurkruisers», (soldaten die vier jaar in de loopgrachten aan het IJzerfront doorbrachten). Toevallig maakte de redactie kennis met één van deze schaarse overlevenden die we dan ook graag aan onze lezers voorstellen.

JOZEF MICHIELSSENS

Jozef Michielsens-Oudstrijder en Vuurkruiser 14-18 en geboren te Brugge op: 20 juni 1896, Hij is de Vader van onze EREKWARTIERMEESTER Maurice Michielsens.

Jozef Michielsens diende bij het 12e Linie Regiment en is aldaar Soldaat 1e. klas geworden. Hij heeft 5 frontstrepen. Tevens kreeg Hij een erevolle vermelding op de militaire dagorders wegens het uitvoeren van een zeer gevaarlijke opdracht in de streek van Sterrekenshoek (omgeving Izegem) welke Hij tot een goed einde heeft weten te brengen.

Tevens was Hij strijdmakker van de toenmalige Prins Leopold, de latere Koning Leopold III, met wie Hij samen de gekende zandzakjes (vaderlandertjes) heeft gevuld, tevens heeft Hij samen met Prins Leopold op het strand van Bray Dunes gedefileerd voor Koning Albert.

Jozef Michielsens heeft van de vier jaar oorlog er drie jaar en vijf maanden door gebracht aan de YZER en heeft tevens een hele periode doorgebracht in de DODENGANG te Diksmuide.

Zijn opleiding in versneld tempo heeft Hij gehad in het Kamp van Ovoir (streek van Le Mans in Frankrijk) om direct na de opleiding aan het front te worden ingezet. Hij heeft tevens de gasbommen gekend, zijn ook gekend onder de naam IEPERLIT, doch gelukkig voor Hem heeft Hij er geen last en letsels van overgehouden.

Wanneer wij Hem ondervragen nopens de 1e. Wereldoorlog dan komt Hij zoals al zijn strijdmakkers tot het besluit dat ze nog steeds niet begrijpen dat ze het er levend hebben vanaf gebracht.

De 94-jarige Jozef Michielsens tijdens een bezoek (pelgrimtocht) aan de «Dodengang» te Diksmuide.
(foto Norbert Trio)



Enkele jaren terug bij de uitvaart van Koning Leopold III gaf Jozef Michielsens aan zijn zoon Maurice te kennen dat Hij graag nog eens zijn oude éénheid zou gaan bezoeken, welke nu te SPA is gekazerneerd. Dit is inmiddels reeds tweemaal gebeurd en telken male is Hij aldaar met eer en waardigheid ontvangen geworden wat Hem uiteraard zeer veel plezier heeft gedaan.

Tevens heeft Hij het geluk en de eer gehad voorgesteld te worden aan Z.M. Koning Boudewijn tijdens een bezoek aan de Stad Brugge, een onderhoud welke Hem nog steeds bij is gebleven, want niet iedere Oudstrijder kan en mag aan de Koning vertellen dat Hij de wapenmakker van zijn Vader is geweest, Vader Michielsens is daar zeer trots op en dit met recht en reden. De genomen foto van dit heugelijk moment prijkt dan ook op een ere plaats bij Hem thuis.

Tijdens de Dag van de Belgische Zeemacht een paar jaar terug te Brugge, heeft Vader Michielsens ook een nieuwe bandelier overhandigd aan de tamboer majoor van de muziekpapel, en dit onder applaus van alle genodigden, waaronder de Prinsen van Luik. Na deze mooie plechtigheid heeft Prins Albert, tevens Divisie Admiraal de wens uitgesproken om met Vader Michielsens een gesprek te hebben tijdens de receptie in het brugs stadhuis, alwaar Vader Michielsens gedurende een kwartier heeft kunnen praten met Prins Albert, Prinses Paola en Prins Laurent, dus opnieuw een heugelijk moment voor deze 94 jarige oudstrijder. Ook de aldaar genomen foto prijkt op een ereplaats bij Hem thuis.

Een echt ontroerend ogenblik heeft Vader Michielsens beleefd toen Hij in 1989 een krans neerlegde aan het monument van de gesneuvelden van het 12.e. Linie Regiment te Spa, zijn ontroering was duidelijk te zien op zijn gelaat en op de aldaar genomen foto's.

Heden geniet Jozef Michielsens samen met zijn echtgenote, Jeanne Verbeke (want Hij is 68 jaar getrouwd) van een rustige oude dag, die Hij dik heeft verdiend, en Beiden zijn zeer fier op hun drie kleinkinderen en hun drie achterkleinkinderen.

Wij wensen aan Jozef Michielsens en zijn Echtgenote nog vele gelukkige en gezonde jaren samen.

Jozef Michielsens is onderscheiden met de volgende ERETEKENS

Kruis van Kommandeur in de Orde van Leopold. II met zwaarden.
Kruis van Officier in de Leopoldorde met zwaarden.
Kruis van Officier in de Kroonorde met zwaarden.
Ridder in de Leopoldorde met zwaarden.
Ridder in de Kroonorde met zwaarden.
Ridder in de Orde van Leopold. II met zwaarden.
Gouden Palmen in de Kroonorde.
Gouden Medaille in de Orde van Leopold. II.
Oorlogskruis 14-18 met 2 Palmen.
Vuurkruis. 14-18.
Overwinningsmedaille 14-18.
Herinneringsmedaille 14-18.
Medaille van Koning Albert. I.
Burgerlijke Medaille 1e. klas.
Burgerlijke Medaille 2e. klas.
Medaille van s' Lands Onafhankelijkheid.
Bronzen Medaille van St. Donatianus.
Houder van de Medaille van Z.M. Koning Boudewijn.
Houder van de Medaille van de Provincie West-Vlaanderen.
Houder van de Medaille van de Stad Brugge.

Hebt U reeds een «Zeemachtdas» ?

Voor slechts 350,- fr.
+ 31,- Fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving/
storting voor rekening
473-6090311-30 van Neptunus.



Avez-vous déjà la «Cravate force navale» ?

Pour seulement 350,- fr.
+ 31,- Fr. frais d'expédition

Le paiement se fait
uniquement par virement au
compte 473-6090311-30
de Neptunus.

Maritiem Panorama

Door Henri ROGIE

JAARBOEK 1990-91 HAVENS OOSTENDE EN ZEEBRUGGE VERSCHENEN

Op 6 september jongstleden werd in de salons van het «Hotel Maritime» te Zeebrugge de 5de drietalige editie van het «Jaarboek 1990-91 van de havens van Zeebrugge en Oostende & Luchthaven Oostende» aan de pers voorgesteld en toegelicht.

Deze uitgave is hoofdzakelijk bedoeld als werkinstrument voor de havengebruikers van beide kuststeden. Ook voor wie in zee en scheepvaart belang stelt is dit document bijzonder leerrijk.

Een jaarboek met buitenlandse belangstelling

Het jaarboek is in eerste instantie een praktisch werk, overzichtelijk gestructureerd en eenvoudig te raadplegen. Het is gegroeid uit de noodzaak om juiste informatie te verstrekken over het beheer en de werking van beide kusthavens. Zeebrugge heeft in de laatste jaren een grote uitbreiding gekend, terwijl Oostende thans de eerste stap zet naar een grondige renovatie van zijn havencomplex.

Het uitgeven van een jaarboek over deze havens was dan ook allernoodzakelijk geworden en sindsdien is ook gebleken dat zelfs in het buitenland hiervoor een ruime belangstelling bestaat. Vandaar ook dat het drietalig is opgesteld.

Niet alleen de havengebruiker beschouwt het boek als een nuttig werkinstrument, maar ook voor al wie meer wil weten over het haven- en maritiem leven in Zeebrugge en Oostende is dit document bijzonder leerrijk.

Het jaarboek bestaat uit drie grote luiken, achteraan samengevat in verschillende alfabetische indexen. Het is vooral deze vorm van presentatie die het boek zo praktisch en overzichtelijk maakt.

In een eerste deel wordt aandacht besteed aan de verschillende havenbesturen. Vervolgens worden een 160-tal officiële diensten, groeperingen en instellingen gerepetoreerd met tal van nuttige gegevens. Hoofdmoot vormt de alfabetische lijst met 400 haven-, transport-, en dienstverlenende bedrijven met vermelding van beroepsactiviteit, adres, telefoon-, telex-, BTW- en faxnummers, financiële rekeningen en handelsregisters.

In een derde deel komt de meer technische informatie aan bod: havenrechten en taksen, statistieken over diverse havenvertrafiek, regelmatige lijndiensten naar en van Zeebrugge en Oostende. Het jaarboek wordt traditiegetrouw afgerond met een uitgebreid personenindex waarin alle kader- en directieleden van de in het jaarboek vermelde diensten, groeperingen en ondernemingen, worden gerepetoreerd.

Oostendse Luchthaven voor het eerst doorgelicht

Vergeleken bij de vorige editie bevat deze 5de uitgave verschillende interessante innovaties. Een eerste pluspunt is beslist de eerste voorstelling van de Oostendse Luchthaven in het Jaarboek. Deze regionale luchthaven zit thans in de lift en haalde in 1989 opmerkelijke resultaten op het vlak van de vrachtrafiek met 34.150 ton verhandelde goederen. Een historisch overzicht, beheer en exploitatie, diverse informaties en statistieken over de luchthaven zijn dan ook in het jaarboek '90-91 opgenomen.

Een nieuwigheid zijn ook de havenplannen van Zeebrugge en Oostende, die los werden ingestoken om zo het gebruik ervan te vergemakkelijken. Verder werd de identiteit van elk van beide havens beter omschreven en toegelicht. Tenslotte kreeg de lay-out van het jaarboek een verjongingskuur, terwijl de nieuwe postnummers, die per 1-10-90 in voege komen, afzonderlijk werden gepubliceerd.

Samengevat wil het jaarboek hét adequaat werkinstrument zijn voor al de havengebruikers van Oostende en Zeebrugge, alsmede van de Oostendse Luchthaven. Ook voor de «professionals» uit de transportsector van ons land en van het buitenland kan het kostbare informatie bieden. Het jaarboek werd met de grootste nauwkeurigheid samengesteld op basis van gegevens verstrekt door de officiële haveninstanties en de privé-ondernemingen aan beide havens verbonden.

Het jaarboek kost 695 BEF, BTW inclusief, exclusief portkosten. Het kan besteld worden bij Antwerpse Lloyd N.V., Eiermarkt 23 te 2000-Antwerpen, tel. 03/234.05.50, fax 03/234.25.93.

Wij herhalen het: een zeer nuttig werk voor al wie beroepshalve aan Zeebrugge en Oostende gebonden is en ook voor wie er méér wil over weten. Kortom: een «who's who» voor alle haven- en luchthavengebruikers.

WAT MET HET OOSTENDSE HAVENRENOVATIEPLAN?

Ruim zes maanden nadat een administratief-juridische werkgroep haar advies over een nieuwe beheersstructuur voor het Oostendse havencomplex aan gemeenschapsminister J. Sauwens heeft overgemaakt, is er nog altijd geen officiële beslissing hieromtrent gevallen. Intussen blijft het havenrenovatieplan van de Ensorstad in de mappen steken en is men derhalve met enige concrete realisatie nog altijd niet gestart.

De zaken kennen klaarblijkelijk een slakkengang. Inderdaad, het zogenaamde «Masterplan van Oostende» ter renovatie van het havencomplex dateert officieel van 29 februari 1988. De initiatiefnemers waren de Stad Oostende, O.W., de GOM-West-Vlaanderen en de RMT. In het perspectief van het magische dubbeljaar 1992/93 bleek toen dat het hoogtij was de infrastructuur van de haven grondig te renoveren.

Het waterbouwkundig geheel dateert immers van rond de eeuwwisseling. De maximale diepte is beperkt tot zo'n 8 meter in de voorhaven, wat schepen van maximum 5.000 ton toelaat. In de achterhaven is de diepgang tot 5,5 m herleid en de sluis die er toegang tot geeft kan geen schepen boven de 2.000 ton versassen gelet op haar geringe afmetingen (120 m x 17,5 m x 17 voet). De kaaien zijn er bouwvallig, ro/ro-opslagruimten ontbreken en het beheer ervan is over niet minder dan 5 besturen c.q. departementen verspreid.

Voorgesteld nieuw havenbeheer niet gunstig onthaald

De overheid was van deze archaïsche toestand bewust en richtte dan ook 3 werkgroepen op ter advisering van de gepaste oplossingen. Van de economische, administratieve en technische commissie, was alleen de laatste actief onder de vorige nationale regering en dit leidde tot de voorstelling van het vermelde «Masterplan». Kwam dan gemeenschapsminister J. Sauwens, die begin 1989 de administratieve en de economische werkgroep deed heropstarten, en ook de nodige kredieten beloofde voor de realisatie van de 1ste fase van de bindingswerken De Bolle-E 40.

Van deze ministeriële beloften kwam helaas bitter weinig in huis. De beloofde kredieten werden nooit vastgelegd en alleen de administratief-juridische commissie ging van start. Deze groepeerde vertegenwoordigers van de stad Oostende, de GOM-West-Vlaanderen, O.W. en Verkeer, de syndicaten en de v.z.w. «Oostendse Havengemeenschap». Na vier haastige werkvergaderingen werd eind september 1989 het eindrapport «Beheersstructuur Haven Oostende» ter advies aan minister Sauwens overgemaakt.

De ontgoocheling was groot. Van een geünificeerd en efficiënt beleidsorgaan zoals iedereen verwacht had was er weinig sprake. De ambtenarij bleef de teugels in handen houden in de voorgestelde beheersformule die driedelig was, te weten: een beheersmaatschappij, een commissie havengebruikers, en een managementteam. Daarom ook werden de bezwaren hiertegen door de Oostendse Havengemeenschap in een nota overgemaakt aan de bevoegde minister in het najaar 1989.

Herinneren we even aan wat de Oostendse Havengemeenschap in deze nota voorstelt. In essentie wil ze een inte-

grale eenheidsstructuur voor het hele havencomplex, een naamloze vennootschap als beheersvorm i.p.v. de voorgestelde parastatale B of E, en een managementvennootschap in plaats van een patrimoniale vennootschap. Vertegenwoordigers van havengebonden bedrijven moeten verder statutair deel uitmaken van de nieuwe beheersmaatschappij en geen afzonderlijke commissie vormen.

Deze structuur moet toelaten de marketing en de havenexpansie doelgericht te organiseren en daarom ook is de oprichting ervan prioritaair vóór de realisatie van het renovatieplan, aldus de Oostendse Havengemeenschap.

Misnoegdheid over verwaarlozing van handelshaven

Zo ver staan de zaken nu. Baanbrekend werk is beslist nog niet verricht. Naar verluidt moest gemeenschapsminister Sauwens de voorstellen van de administratief-juridische werkgroep aan de Vlaamse Havencommissie voor advies voorleggen. Tot op heden is dat volgens ons weten nog niet gebeurd. Men blijft dralen, zelfs met hetgeen als voorbereidend werk moet beschouwd worden. Intussen blijft Oostende verder zweegen met een log, ondoeltreffend en versnipperd havenbeleid. Op promotioneel vlak kan dan ook niet efficiënt worden opgetreden en dit schaadt ongetwijfeld aan de expansie van de havenactiviteiten.

Het is zelfs zo erg dat het zgn. «Masterplan» voorgesteld in februari 1988, dit is ruim twee jaar geleden, op het hoogste ministerieel niveau nog altijd niet goedgekeurd is. Voor het in de vaart brengen van de eerste jumbo-ferry in 1991 heeft men evenwel inderhaast 260 miljoen BF op de begroting van 1990 moeten voorzien. Het werd immers hoogtij dat hiertoe bepaalde aanpassingen in de RMT-haven dienden gebudgetteerd en toegewezen. Deze werken vormen een heel klein onderdeel van het renovatieproject, een soort miniplan in feite, maar dan ook niets meer.

Naar verluidt werkt de technische werkgroep thans verder aan het opstellen van het Masterplan. Uitgezonderd het chemisch bedrijf UCB/CNO is geen enkel havengebonden bedrijf van Oostende bij de werkzaamheden betrokken. Ook de Oostendse Havengemeenschap blijft hiervan verstoken en wordt dus niet als geldige gesprekspartner beschouwd. Geen wonder dan ook dat zij bijzonder argwanend staat tegenover de evolutie van dit plan. Teveel wordt immers in beperkt comité besproken. Ambtenaren eigenaren zich het monopolie van het plannen toe, terwijl goedmenende perslui en leden van de Oostendse Havengemeenschap ten onrechte van negatieve kritiek beschuldigd worden.

Kortom is men in Oostendse havenmiddens bepaald mistevreden over de gang van zaken. Alles blijft slabakken, zelfs het voorbereidend werk dat het renovatieplan vaste vorm moet geven. Vooral de handelshaven heeft het thans erg te verduren. Geen enkele cent voor dit havengedeelte in 1990, onbruikbare kaaimuren, verkeerstechnische problemen, onvoldoende parkeerplaatsen voor ro/ro-verkeer, en noem maar op. Nochtans staat de handelshaven onder de uitsluitende voogdij van het Oostendse stadsbestuur met burgemeester J. Goekint als havenscheper. Maar wanneer ook deze verantwoordelijken de kat uit de boom blijven kijken is de verwaarlozing dan ook compleet.

R.M.T KRIJGT EERSTE JUMBO-FERRY

Medio 1991 verwacht de RMT de oplevering van haar eerste jumbo-ferry die voor het ogenblik in aanbouw is op de scheepswerf «Boelwerf» te Temse. Het wordt een ro/ro-passagiersveerschip van het «drive trough»-type met een capaciteit van 1.200 passagiers en 1.800 laanmeters voor 120 vrachtwagens of 710 personenwagens. Qua veiligheid voldoet het aan de nieuwste voorstellen thans aanhangig bij IMO.

Ook de van kracht zijnde internationale en nationale Belgische en UK-veiligheidsvoorschriften worden in acht genomen zodat het schip van Bureau Veritas het certificaat voor de hoogste klasse van zijn categorie krijgt. Specifiek voor de Kanaalferies is hier het inbouwen van een TV-bewakingscircuit tussen garagedekken en commandobrug met de nodige verlichtingslichten op deze laatste. Eigen aan de nieuwe ferry is de verhoging van het vrijboord, de betere indeling van de waterdichte ruimten onder de waterlijn, en de verplaatsbare waterkeringen in de garagedekken.

Passagierscomfort en verhoogde ro/ro-capaciteit

Van de 10 dekken zijn er twee garagedekken gebouwd voor vrachtwagens, autocars en personenwagens. De bovengarage heeft daarenboven beweegbare platforms voor personenwagens.

Onder het benedengaragedek zijn er twee dekken voor de machinekamers, de technische ruimten en de voorraadkamers. Boven de waterlijn vinden we drie dekken bestemd voor passagiers en bemanning, verdeeld in 4 grote vuurzones. Alle bemanningsleden beschikken over een individuele hut met lavabo, WC en douche.

Qua machinerie bezit het schip 4 voortstuwingsmotoren die via 2 schroeven een dienstnelheid van 21 knopen opleveren. Vier dieselgeneratoren zorgen voor een elektrische stroom aan boord van 660 Volt/50 Hz. Twee asgeneratoren van hetzelfde voltage bedienen de 2 boegschroeven. Tenslotte is er nog een automatische startende noodgroep die een driefazenstroom van 380V/50 Hz levert. Voor het manoeuvreren heeft het schip 2 flaproeren en 2 boegschroeven zoals hierboven vermeld.

Bijzondere aandacht wordt besteed aan het comfort van passagiers en bemanning. Zo zijn er in totaal 126 kajuiten voorzien voor het onderbrengen van 252 passagiers, en liefst 700 kajuiten bestemd voor de 95 bemanningsleden. Niet minder dan 2.003 zitplaatsen voor passagiers zijn verspreid over het hele schip, waarvan ongeveer de helft in de conferentiezaal, het restaurant, de bioscopen en de muziekzaal.

Terwijl de voetpassagiers in- en ontschepen via een eigen gangway geplaatst tussen de kade en het onderste passagiersdek, zullen de personenwagens en ro/ro-trailers van beide garagedekken kunnen op- en uitrijden via een dubbeldek-landingsbrug. Te Dover zal dit langs de achtersteven gebeuren aan de aanlegposten nr. 3 en 2 van de Eastern Docks, terwijl in Oostende de voorstevenpoort zal gebruikt worden bij het meren aan de nieuwe ro/ro-post

te bouwen aan de Demeybrug. Ten einde ook te kunnen opereren via de zijderamp van post nr 1 te Oostende, is hiertoe een hydraulische bediende poort voorzien aan de SB-zijde van het schip.

Kortom samengevat wordt bijzonder zorg besteed aan het comfort van de passagiers waarvan het toegelaten aantal ongewijzigd blijft t.o.v. de huidige RMT-feries. Het accent ligt dan ook op de ro/ro-functie van het schip waarvan de accommodaties hiertoe gevoelig worden verbeterd en vergroot. Dergelijke conceptie ligt volledig in de lijn van het beleid dat moet gevoerd worden om aan de concurrentie van de Kanaaltunnel het hoofd te kunnen bieden.

Tot slot nog de afmetingen van de jumbo-ferry: 160 m x 27 m x 21 voet voor een laadvermogen van 4.000 metriekton.

Ingrijpende herstructuratie van de walaccommodatie

Het in de vaart brengen in 1991 van de jumbo-ferry en de bouw van een nieuwe ro/ro-brug aan de Demeysluis noopt uiteraard tot belangrijke aanpassingen in de Oostendse haven.

Om een optimaal gebruik van middelen en ruimten na te streven, opteerde de RMT voor een heraanpassing van de ganse wal-accommodatie. Zo zal aan de Oostendse Terminal één gemeenschappelijke onthaalruimte en één gemeenschappelijke aankomsthal voor ferry- en jetfoilpassagiers ingericht worden. De ruimte voor de controlepunten wordt de wachtzaal met een aantal voorzieningen voor de passagiers.

Het is duidelijk dat deze plannen een volledige herschikking van de bestaande passagiersaccommodatie impliceren. Dientengevolge worden een aantal lokalen in gebruik door Wagon-Lits en de Zeevaartpolitie ontruimd en voor andere locatie toegewezen. De rolpaden voor de huidige vertrekhal zullen ook verplaatst moeten worden. Ook het NMBS-station zal aanpassingswerken ondergaan. Zo komt er een scheidingsmuur tussen de RMT-kaai en perron nr 1.

We zeiden ook dat de verwachte jumbo-ferry een nieuwe aanlegpost behoeft. Die wordt gebouwd naast de Demeysluis en de voorbereidende werken hiertoe starten in februari jongstleden. Daar komt nog een nieuwe gangway, rolpad en koker. Verder dient de aanloopgeul van wraken vrijgemaakt, de voorhaven verdiept en de aanlegkaden verstevigd. Het werkenprogramma, verdeeld over de periode 1990-92, zal van Openbare Werken zo'n 657 miljoen BEF vergen. Daarbij komt nog 400 miljoen BEF ten laste van de RMT voor het bouwen van de ro/ro-berth. Voor meer details hieromtrent verwijzen we naar onze bijdragen van het Maritiem Panorama.

Zo alles volgens timing verloopt zullen we eind 1991 een eerste balans kunnen opmaken van de prestaties van de jumbo-ferry. Pas drie jaar later, zo de Kanaaltunnel operationeel is, zal het mogelijk zijn na te gaan of de RMT haar commerciële trafiek kan vrijwaren. Wat haar toeristische trafiek betreft staat het nu al vast dat ze een gevoelige terugloop zal kennen.



La FORCE NAVALE pour la seconde fois dans le Golfe.

Un événement capital.

Capitaine de Vaisseau (hre) J.CL. Liénart

Pour la seconde fois en moins de deux ans de temps, le Gouvernement belge, par décision en date du 13 août 1990, expédie vers le Golfe d'Arabie une flottille d'intervention spécialisée en guerre des mines, afin d'y rejoindre les forces navales alliées que les Nations Unies ont décidé d'y envoyer.

Le vendredi 17 août en effet, le navire de commandement et de support logistique «ZINNIA», sous le commandement du Capitaine de Corvette Theo Michiels, escortant deux de nos plus récents chasseurs de mines CMT: l'IRIS (M920) commandant Lieutenant de Vaisseau de première classe Jacques Lucarelli, et le «MYOSOTIS» (M 922) commandant Lieutenant de Vaisseau de première classe Marc Hectors appareillent de la Base navale de Zeebrugge sous le commandement du Capitaine de Frégate Georges Van Dijkce, à destination du Moyen-Orient.

Cet événement marque un tournant, si pas un aboutissement dans l'Histoire de la Force Navale.

En effet, il est maintenant clair et évident que la Force Navale est devenue aux yeux de notre gouvernement un instrument de sa politique étrangère.

Satisfait de sa première expérience: l'opération «OCTOPUS», comme la baptisèrent les marins, c.à.c. l'envoi d'une flottille de dragage combinée Belgo-Hollandaise qui séjourna du 21 septembre 1987 à décembre 1988 dans le Golfe Persique, le ministre des Affaires Étrangères, Monsieur Marc EYSKENS, choisit parmi toutes les formes qu'aurait pu prendre la part belge dans l'intervention armée projetée, celle que représente la Marine.

Pour sa fiabilité démontrée, son autonomie, sa grande flexibilité, sa disponibilité immédiate, c'est la carte de la Marine qu'il joue sur la table des négociations alliées, devant l'opinion publique nationale, devant les Nations Unies.

C'est ce qui nous permet de dire que cette décision gouvernementale représente pour la Force Navale un événement de toute première grandeur. Par cette décision et par la preuve de confiance absolue qu'elle démontre, par l'accès à une autre dimension qu'elle inclut admet d'évidence, notre Marine se voit attribuer un rôle qu'elle n'espérait plus jouer.

La marine militaire de la Belgique reconstituée au lendemain de la libération, péniblement et avec de faibles moyens a oeuvré petitement mais avec obstination pendant 45 ans pour se rendre digne du Pays et capable de répondre à ce qu'on attend d'elle. Elle quitte maintenant le berceau où la maintenaient en petite enfance les conceptions primaires d'une défense territoriale plus ou moins nécessaire à la crédibilité et l'indépendance et en l'autonomie du Royaume, pour devenir le bras militaire du pays engagé sur un théâtre d'opérations éloigné.

Cela est bien et tout à l'honneur de ses chefs qui ont été successivement responsables de sa «mise en condition».

A chacun son métier me direz-vous... que les marins s'occupent de leur marine et les marins militaires de sa défense, c'est leur métier et vaquons dès lors tranquillement au nôtre... les vaches seront bien gardées... Et bien laissez-moi vous dire que ce n'est pas si évident et il me plait de souligner ici, que sans l'extrême largeur de vue de nos Commodores et Amiraux qui ont osé imaginer qu'un jour on leur demanderait peut-être d'aller draguer des mines ailleurs que devant Blankenbergue, nous ne pourrions pas répondre «Présents» à l'appel du pied des Nations Unies et du gouvernement. Ce qui ferait peut-être l'affaire de la Force Aérienne et des Commandos qui doivent brûler d'impatience de pouvoir montrer ce dont ils sont eux aussi capables. - Attitude qui est tout à leur honneur: brûler du désir de servir son pays est très honorable et plus fréquent que certains ne le laissent entendre!

Pour pouvoir aller draguer des mines ailleurs que près de son port d'attache, il faut disposer d'un endroit sûr à proximité du terrain d'opération, où l'on peut trouver de nouvelles dragues lorsqu'elles sont détériorées par l'explosion des mines et des pièces de rechange, du matériel de remplacement lorsqu'il s'est perdu sur une épave ou sur un obstacle sous-marin imprévu; il faut aussi pouvoir soigner les équipages et les ravitailler.

Seule condition de succès: ne pas ralentir le dragage ou la chasse aux mines par des transits dont la durée est épuisante et stérile pour s'en aller se faire réparer au pays. Le meilleur moyen pour éviter cela c'est pour le marin, un navire ravitailleur d'accompagnement.

C'est en 1956 que la marine belge innova dans le cadre des manoeuvres de l'Otan, en améliorant l'autonomie matérielle de son escadrille de dragage par l'adjonction à cette escadrille d'un dragueur-escorteur de la classe Algérie, transformé pour l'occasion. Son commandant était le Capitaine de Frégate (rés) Maurice Larose, l'ancien commandant de l'escorteur «Godetia» qui fit la guerre 40-45 l'escorte des convois de l'Atlantique Nord et qui fut appelé en service pour la circonstance.

Ce premier navire de support logistique et de commandement c'était le «GERLACHE». Son successeur fut le «KAMINA» qui, après les «événements du Congo» troqua son rôle de transport de troupe pour celui de ravitailleur d'escadre de dragage.

La cause de l'autonomie des forces de dragage était gagnée et la preuve faite que la mobilité des forces ainsi obtenue permettait une plus grande souplesse d'emploi grâce à une moins grande dépendance logistique du port d'attache.

Le cordon ombilical n'est pas coupé mais est rendu plus extensible, - car il reste nécessaire -. En effet si bien conçu que soit le ravitailleur, si bien achalandé qu'il puisse être, la répétition fréquente d'un même incident technique peut le mettre à court de pièces de remplacement.

Alors vient le recours à l'aviation militaire. Car il est de toute évidence qu'aucune opération maritime de quelq'envergure n'est réalisable sans le concours du transport aérien de notre fidèle Force Aérienne.

C'est la largeur de vue de la Force Navale qui lui a fait penser à se préparer à des opérations en des eaux plus lointaines. Outre les grandes manoeuvres inter-marines de l'Otan auxquelles participèrent chaque année nos navires, c'est en 1969 que l'Etat-Major décida, pour tester les qualités d'endurance de ses dragueurs et de ses marins, de les envoyer en campagne de dragage de l'autre côté de l'Atlantique: aux Antilles, opération qui paraissait à d'aucuns si pas tout à fait farfelue, du moins un aimable prétexte à une croisière exotique.

... Elle porte indubitablement ses fruits maintenant...! La force de dragage de la Marine belge est bel et bien capable d'opérer sur des théâtres d'opération éloignés.

Mais outre sa force de dragage, la Force Navale est aussi capable de participer à de semblables opérations avec sa composante d'escorte de convois. Son escadrille de frégates est prête elle aussi à prendre la mer à tout moment, comme l'a dit le Chef d'Etat-Major de la Force Navale, le Vice-Amiral De Wilde, pour se joindre aux forces navales alliées si la gouvernance devait le trouver souhaitable. (*)

Tout comme les drageurs-chasseurs de mines, les frégates belges ont reçu un entraînement poussé qui a familiarisé ses états-majors et ses équipages aux croisières lointaines et de longue durée. Le matériel est fiable et adapté à toute les mers. La frégate «Westdiep» n'a-t-elle pas sillonné les eaux du Golfe en 1978 lors d'une de ces croisières d'entraînement et de représentation nationale qui l'a vu faire escale à Istamboul, Port-Saïd, Djedda, Bombay, Karachi, Koweït, Bandar Abbas en Iran, Tunis et Alger.

L'incorporation annuelle d'une de nos quatre frégates à l'escadre hollandaise et d'une autre à l'escadre permanente de l'Otan, leur donne une expérience de la conduite des opérations navales dans une dimension que notre Force à elle seule ne pourrait leur fournir. Là aussi c'est la clairvoyance de ses chefs, leur préoccupation constante de donner à la Marine Belge un entraînement à la mer équivalent à celui de n'importe quelle marine et une aisance à se fonder dans une force navale composée de navires et de marins d'autres pays qui est à souligner tout particulièrement car cet acquis est porteur d'avenir. Le pays

a maintenant les moyens de sa politique et donc la possibilité de répondre favorablement à toute demande d'intervention navale de la part de l'ONU ou des instances politiques européennes.

Un journaliste bien informé a écrit récemment qu'à court de pièces de rechange, un de nos navires en route pour le Golfe, a dû attendre qu'on lui fasse parvenir une pièce prise sur un autre dragueur-chasseur l'«Aster».

Faire rire et dénigrer assure généralement son plein d'audience. L'information si elle est plaisante, n'est pas complète. Les dragueurs «IRIS» et «MYOSOTIS» envoyés dans le Golfe font partie d'une construction en série de 10 navires pour la Belgique et de 5 respectivement pour la France et les Pays-Bas. Bien qu'approuvés par le gouvernement, les crédits de construction ont été à ce point rognés par les «économies» imposées à la Défense nationale que, pour ne pas perturber toute la chaîne de construction, les derniers navires ont dû être équipés de pièces et d'équipements des précédents.

On s'est débrouillé de cette façon devant l'irresponsabilité des décideurs. La Belgique a ainsi encouru 5 années de retard sur ses autres partenaires.

On peut en rire mais ce ne sont pas les marins qui sont responsables de cet état de chose. Il en découle évidemment qu'il importe dorénavant que sur les 100 milliards de francs qui sont alloués à la défense nationale, la juste part qui revient à la Force Navale ne soit plus amputée arbitrairement.

Le Ministre des Affaires Etrangères doit pouvoir compter sur elle, au risque de perdre son crédit.

L'outil est là, les marins veillent à ce qu'il soit «paré» en tout moment, pour toutes les circonstances et qu'il ne soit pas seulement celui d'une vague administration militaire génératrice d'emplois, et de contrats, tenue plus ou moins en réserve pour le cas très improbable où une guerre déferlerait sur notre pays.

La Marine c'est à la mer que l'on juge de sa valeur et de son efficacité, pas dans un garage ou un dépôt.

Il faut aussi que nos concitoyens sachent que l'instrument de la politique étrangère de la Belgique qu'est enfin devenue la Force Navale, n'est ni un leurre, ni une force symbolique, que non! Il s'agit bien là de bons navires et de bons marins, bien entraînés et endurcis à la mer, aux capacités éprouvées et au moral à toute épreuve. La flottille qui est en route pour le Golfe forme un ensemble homogène qui est bien rodé et efficace au même titre que ce que peuvent mettre en ligne les marines des autres pays.

Souhaitons belle mer et bon vent au Capitaine de Frégate Georges Van Dijke et à ses équipages.

(*) entretemps le gouvernement y a envoyé la Frégate «Wandelaar».



EGUERMIN fête ses 25 ans d'intégration Belgo-Hollandaise

Les 14 et 15 juin 1990, a été célébrée à l'Ecole de la Guerre des Mines à Ostende, la 25^{ème} année de collaboration entre la Marine des Pays-Bas et la Force Navale au niveau de l'instruction dispensée dans le domaine de la « guerre des mines », au personnel et aux cadres des deux Marines.

A cette occasion, le Commandant-Directeur de l'Ecole, le Capitaine de Vaisseau de la Marine néerlandaise D.B. Sluyter a organisé un symposium auquel étaient invités tous les anciens officiers instructeurs et les anciens élèves brevetés de l'Ecole depuis 1965.

Ceux-ci, réunis en grand nombre, purent entendre divers exposés et communications en rapport avec l'évolution de la guerre des mines.

Mr. E. Gasparini (IT) du Directorate Economique du Quartier Général de l'OTAN fit un exposé intitulé « La Pérés- troïka et les conséquences économiques pour le monde occidental » au cours duquel il révéla l'étendue de la faille du système économique soviétique.

Le professeur G. Teitler, professeur en sciences militaires à l'Ecole Navale néerlandaise de Den Helder, fit un exposé sur « l'avenir et les perspectives de la Guerre des Mines » (nous reprenons l'entièreté de l'exposé en langue anglaise ci-après) et prédit, à quelques semaines du déclenchement de l'offensive irakienne sur le Koweït que les forces de dragage des Marines occidentales ne sembleraient, pas devoir être affectées par les accords internationaux sur le désarmement mutuel des grands blocs, à cause à la fois de leur caractère de prévention et de défense de la liberté de la navigation internationale et de celui de leur adaptabilité à des missions de recherche pacifique.

On put entendre ensuite deux communications sur des projets concrets qui intéressent l'avenir immédiat de l'Ecole et qui sont : la mise en place à Ostende du MOST et l'acquisition du nouveau Simulateur de dragage et de chasse aux mines.

Le MOST - « Mine Counter Measure Vessels Operational Sea Training » - est le centre de mise en condition préalable d'un navire MCM et de son équipage, en vue de son incorporation à une force de dragage et de chasse aux mines.

C'est à Ostende, à la fois à la Base des Dragueurs CEDRA et à l'Eguermin que se dérouleront les programmes élaborés par l'Otan. Plusieurs officiers et officiers-marinières des marines alliées dans le cadre de l'Otan, seront affectés au MOST qui, dans un premier temps, compte accueillir 14 navires par an. Un « Shake Down » au MOST a une durée de 2 semaines.

La seconde communication que tint à présenter le Directeur, le KTZ D.B. Sluyter lui-même, a trait au nouveau simulateur de la Guerre des Mines qui va être installé à l'Eguermin et pour lequel une nouvelle aile sera spécialement construite en annexe à l'Ecole. Le début des travaux est prévu pour la mi-septembre.

Ce simulateur et son bâtiment sont entièrement sponsorisés par l'Otan (± 1 milliard de Frs). Il devra servir non plus seulement la clientèle belgo-néerlandaise de l'Ecole mais toutes les forces de dragage de l'Otan. Il pourra faire opérer, dans des conditions les plus proches de la réalité, 6 dragueurs et 3 chasseurs de mines et il leur sera adaptable quelsque soient leur type et leurs équipements électroniques.

Le simulateur devra entrer en service en 1993.

L'Ecole de la Guerre des Mines accueille annuellement quelque 1.200 élèves dont 17% d'étrangers. Elle fut inaugurée en 1962 et se mit à fonctionner, pour la Marine des Pays-Bas et pour la Force Navale conjointement, au cours de l'année 1964-65. En 1970, elle fut dotée d'un premier simulateur de dragage qui connut un succès immédiat auprès des autres marines-partenaires de l'OTAN ; Allemands, Britanniques, Français, Portugais, Norvégiens furent au nombre des escadrilles qui vinrent s'entraîner sur le simulateur dont l'atout principal est de pouvoir corriger et recommencer une manœuvre erronée, - ce qui n'est pas possible en mer.

L'Ecole de la Guerre des Mines est aussi le point de rencontre de tous les spécialistes de la guerre des mines, le lieu où se mûrissent de nouvelles méthodes, se pensent de nouveaux moyens, se mesurent les nouvelles conceptions.

En ces dernières 25 années, si l'Eguermin a contribué pour une grande part à l'avance technologique et tactique en guerre des mines, elle a aussi, et en dehors de l'aspect purement productif de la chose, contribué grandement et on peut le dire, à l'entente réciproque entre marins belges et hollandais, entre leurs amirautés respectives, entre les escadrilles lorsqu'elles opèrent ensemble en manœuvre, entre officiers et instructeurs, entre la direction et le cadre. Cet état de chose favorise encore la collaboration étroite qui est de règle entre les Marines des Pays-Bas et de la Belgique et qui a été prouvée une fois de plus, par l'envoi en 1987-88 d'une force de dragage combinée belgo-néerlandaise dans le Golfe, composée de 3 chasseurs et dragueurs belges et de deux chasseurs de mines néerlandais, accompagnés du navire ravitailleur et de commandement belge le « ZINNIA ».

Ce sont les deux présidents du Conseil supérieur de Direction de l'école (RvA, CvT.) le Schout bij Nacht C. Veenendaal Plaatsvervanger van de Chef Marine Staf, et le Capitaine de Vaisseau Barbieux, Premier adjoint au Chef d'Etat-Major de la Force Navale belge qui ensemble ont dévoilé la plaque commémorative qui scelle cet événement.

Le Symposium se termina par la remise des diplômes à la classe sortante 1989-90 de la formation MYBO - mijnbestrijding officier - officier breveté d'état-major en guerre des mines.

Cette classe était composée de 14 élèves en provenance de 9 nations différentes. Elle comptait un officier danois et un grec, un Turc, un Allemand, un Norvégien, un Espagnol, un Français, deux Belges et quatre Néerlandais.

Zeebrugge krijgt nieuwe dimensie

Door Henri ROGIE

België is sedert eeuwen de grote doorgangsweg van Oost naar West en van West naar Oost, van de Rijnvallei, van Zuid-Duitsland, Oostenrijk, Noord-Italië naar Engeland. Van dit vervoer, eerst per trein, daarna per vrachtwagen is Zeebrugge de succesrijke schakel geworden: 40% van de lading op vrachtwagens die tussen Le Havre en Amsterdam de zee naar of van Engeland oversteekt, transiteert over Zeebrugge.

Zal de Kanaaltunnel daar een wijziging aan brengen? Zal de historische verankerde weg afgebogen worden naar de Franse havens? De officiële ingebruikneming op 8 november 1990 van de derde ro/ro-terminal met zijn dubbeldek en dubbele baan-systeem is daar een antwoord op en maakt deel uit van de aanpassingsstrategie die de Zeebrugse haven voert.

Een technisch hoogstaand werk

De nieuwe ro/ro-terminal is gelegen aan de Leopold II-dam en werd dus op 8 november jongstleden voor het eerst in gebruik genomen met het aanlopen van de jumboferry «PRIDE OF BRUGES» van de rederij P & O European Ferries.

Het betreft hier een technisch hoogstaande constructie en de eerste in België gebouwde, automatisch gestuurde «dubbele dek - dubbele lane» terminal. Dit technisch jargon betekent dat de terminal is uitgerust met 2 boven elkaar geplaatste, onafhankelijk werkende bruggen met dubbel rijvak, die zich automatisch aanpassen zowel aan de vrijboord van het schip als aan de variërende getijdestand tijdens de laad- en losoperaties.

De terminal is uitstekend geschikt voor de ontvangst van de nieuwe generatie RO-RO schepen, de zogenaamde «Jumbo Ro-Ro's» die hier in een rekordtempo zullen gelost en geladen worden.

Deze derde RO-RO installatie vormt met de bestaande RO/RO-bruggen gelegen tussen het Worteleinde van de Leopold II dam en het Westerhoofd één grote publieke Roll on - Roll off terminal. De twee overige RO-RO bruggen werden trouwens eveneens door gebouwd en werden respectievelijk in 1970 en 1975 in gebruik genomen.

De werken, die een totale uitgave vergden van circa 335 miljoen BEF, werden aangevangen in september 1986 en opgeleverd in september 1990. Vooraleer met de bouw van de 3de RO-RO terminal kon worden gestart diende de ou-

de havendam, de zg. Môle of Leopold II-dam, plaatselijk te worden hersteld en gerestaureerd. Deze 90-jaar oude dam was immers voor ouderdomsleet zo sterk aangetast dat deze instabiel was geworden en dreigde onbruikbaar te worden.

Technische fiche van de nieuwe ro/ro-brug

De nieuwe roll on - roll off installatie te Zeebrugge is geschikt voor het snel lossen en laden van de nieuwe roll on - roll off schepen, met twee boven elkaar gelegen dekken, de zogenaamde Jumbo-ferries. Ze bestaat hoofdzakelijk uit twee vaste betonnen toegangsbruggen, twee beweegbare bruggen en de linkspannen die de afstand tussen brug en schip overbruggen.

Het betreft hier de eerste in België gerealiseerde «double deck-double lane-terminal die automatisch gestuurd wordt.

De lengte van de beweegbare bruggen bedraagt 53 m en 6 m voor de linkspannen, de breedte bedraagt 9,6 m en omvat 2 rijstroken en een voetpad.

De bruggen worden door hydraulische vijzels bewogen waarbij de onderste brug aan de brugpijlers is opgehangen door middel van trekvijsels en de bovenste brug op zijn beurt door middel van drukvijsels steunt op de onderste brug. De verticale afstand tussen de beweegbare bruggen kan op die manier aangepast worden aan het hoogteverschil tussen de laaddekken van het schip.

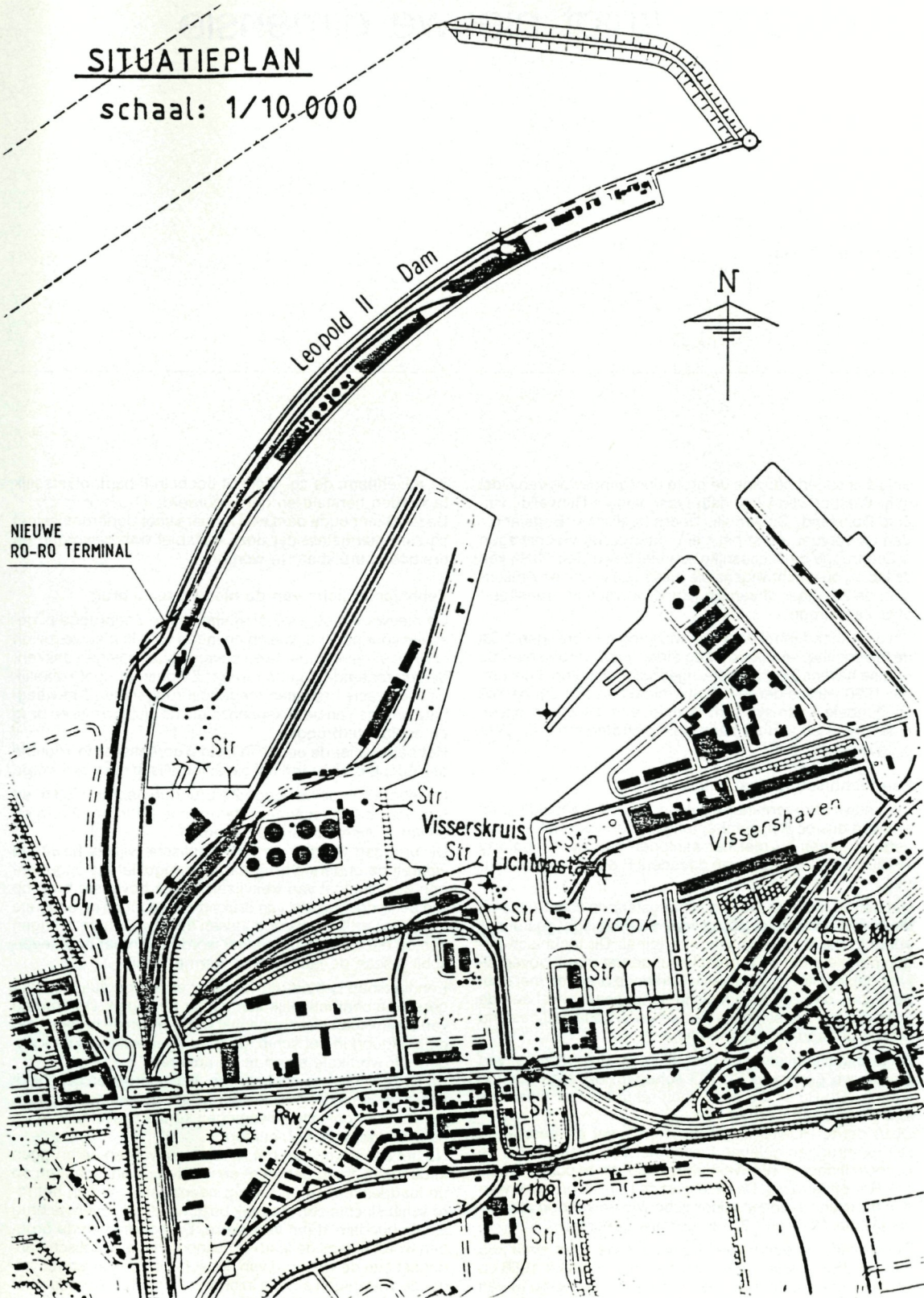
Een linkspan bestaat uit 12 naast elkaar geplaatste «vingers» die onafhankelijk van elkaar bewegen. De breedte van de linkspan kan aangepast worden aan de breedte van de laadpoort in het schip, door een gedeelte van de «vingers» in verticale stand te verankeren.

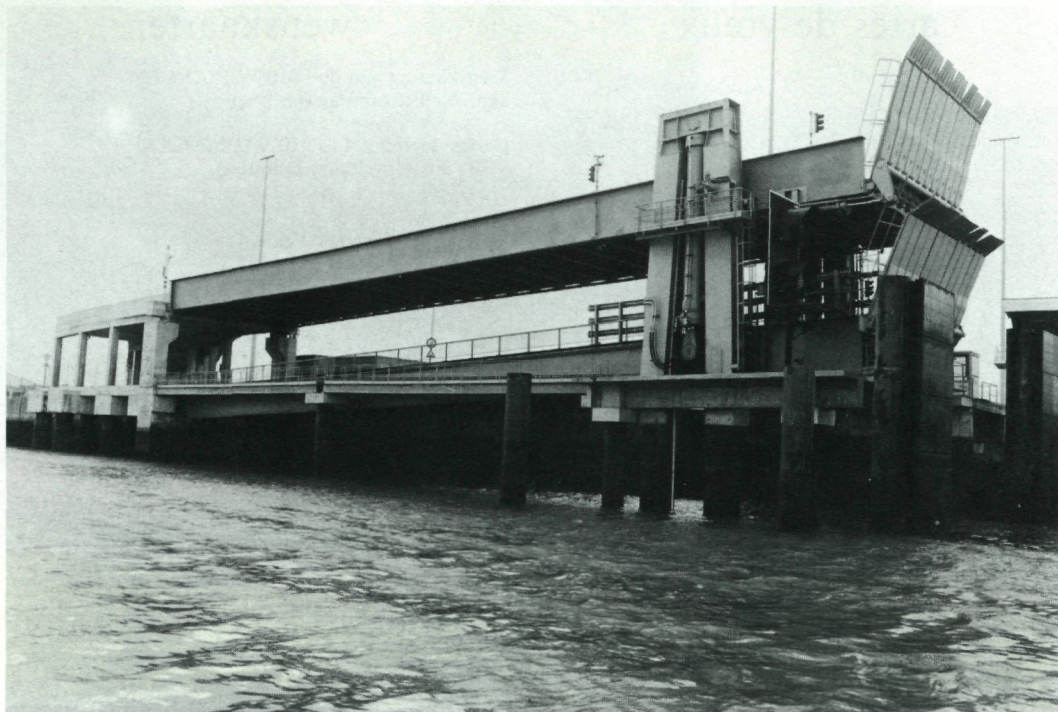
De bediening en de controle van de laadbruggen geschiedt vanaf de lessenaar opgesteld in het bedieningsgebouw, vanwaar ook alle bewegingen kunnen gevolgd worden door middel van T.V.-camera's.

Na het aanmeren van het ro-ro schip worden de bruggen in de juiste stand gebracht en worden de linkspannen op de laaddekken van het schip neergelaten. Indien het ro-ro schip slechts één laaddek bezit wordt de bovenste brug in zijn hoogste stand verankerd. De hoogte van de bruggen wordt tijdens de laad- en losoperatie automatisch aangepast aan de vrijboord van het schip en de getijstand, zodat de voertuigen steeds in optimale omstandigheden het ro-ro schip op en af kunnen rijden.

SITUATIEPLAN

schaal: 1/10.000





Zeebrugge, een haven met nieuwe dimensie

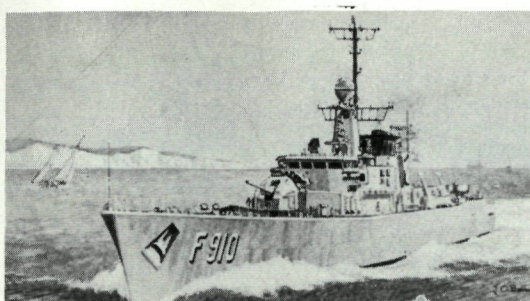
Zeebrugge is niet enkel ferry-haven voor Groot-Brittannië. Het is ook geroepen om samen met enkele andere havens een strategische schakel te zijn voor het intermodaal vervoer dat over heel Europa uitgebouwd wordt. Dat nieuwe Europa - met het aansluitend nieuwe Oostblok - zal hoofdzakelijk vanuit onze grote delta bediend worden. Zeebrugge is zich hiervan volledig bewust en is dan ook sinds jaren bezig zijn capaciteit op te voeren door intense havenuitbreiding en modernisering. De nieuwe achterhaven heeft reeds tal van nieuwe trafieken aangetrokken en is nog in volle ontplooiing. Ook de nieuwe voorhaven krijgt thans de gepaste uitbouw en zal afgestemd worden op snelle ro/ro- en containerverkeer. De ingebruikneming van dit derde ro/ro-berth is daar een voorbeeld van.

Daartegenover verkeert de Oostendse haven in volle letargie. Enkel de voorhaven krijgt een mini-aanpassing om de verwachte jumboferry van de RMT medio-1991 te kunnen ontvangen. Over de noodzakelijke renovatie van de achterhaven wordt geen woord meer gerept. Ook de plannen om het hele havencomplex van één geïntegreerd beleid te voorzien blijven in de mappen steken. De ambtenarij blijft de plak zwaaien en duld geen inmenging van de privésector in havenrenovatie en -beheer.

In Zeebrugge is men al lang volwassen en slaagt men er derhalve in een doeltreffend havenbeleid te voeren. Het havenareaal is er in volle ontplooiing en zo verwerft Zeebrugge stilaan een nieuwe dimensie in een breed Europees perspectief.



cartes de vœux



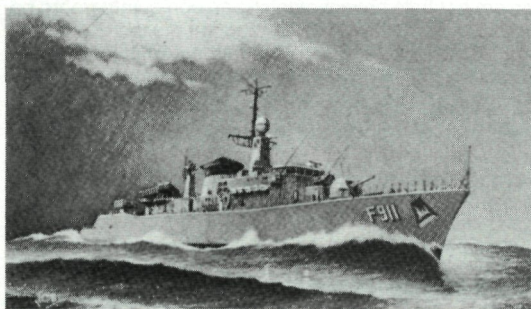
Prachtige wenskaarten in pastelkleuren van de
F912 WANDELAAR
prijs: 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Magnifique carte de vœux du
F912 WANDELAAR
prix: 20,- Fr. (enveloppe comprise).

wenskaarten

Wenskaarten van de F910 WIELINGEN
aan 20,- Fr. (omslag inbegrepen).

Cartes de vœux du F910 WIELINGEN
à 20,- Fr. (enveloppe comprise).



Cartes de vœux du F911 WESTDIEP
à 20,- Fr. (enveloppe comprise)

Wenskaarten van de F911 WESTDIEP
aan 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Frais d'envoi:
(pour les cartes de vœux du F912 Wandelaar)

jusqu'à 3 cartes 12,- Fr.
jusqu'à 8 cartes 15,- Fr.
jusqu'à 18 cartes 31,- Fr.

Portkosten:
(voor wenskaarten van de F912 Wandelaar)

tot 3 wenskaarten 12,- Fr.
tot 8 wenskaarten 15,- Fr.
tot 18 wenskaarten 31,- Fr.

Portkosten:
(voor wenskaarten F910 Wielingen en
F911 Westdiep)

tot 5 wenskaarten 12,- Fr.
tot 10 wenskaarten 15,- Fr.
tot 20 wenskaarten 31,- Fr.
tot 25 wenskaarten 41,- Fr.

Frais d'envoi:
(des cartes de vœux du F910 Wielingen et du
F911 Westdiep)

jusqu'à 5 cartes 12,- Fr.
jusqu'à 10 cartes 15,- Fr.
jusqu'à 20 cartes 31,- Fr.
jusqu'à 25 cartes 41,- Fr.

Congé pour mourir :

Une émission de la BRT consacrée à nos marins

Lieutenant Colonel hre Paul Eygenraam

Nos antennes nationales n'ont pas l'habitude d'enchanter les anciens combattants. Quand elles accueillent des séries relatives à nos compagnes 14/18 et 40/45, la recherche du «scoop» sensationnel ou du détail croustillant, fait trop souvent violence à la vérité historique. Il en fut ainsi lors des émissions BRT et RTBF vouées à «l'Ordre Nouveau» de Maurice De Wilde. Leur parti-pris suscita de vives réactions, non seulement de S.M. le Roi Léopold au soir de sa vie, mais également de la «Confédération des Associations d'Officiers belges» (CAOB), et de la «Société Royale des Officiers retraités» (SROR). Celle-ci se trouvait à l'époque sous la présidence du lieutenant - général e.r. Roger Dewandre. Elle fut à l'origine d'une campagne de mises au point sur antenne et dans la presse, avec le concours du général-major e.r. Broekmans, du colonel avi e.r. Rens et du haut magistrat Mr Danse.

Plus récemment, dans le cadre de la série «Jours de Guerre» de Jean Jacques Jaspers à la RTBF, les anciens combattants ne furent pas mieux servis: les séquences relatives à la campagne de dix huit jours comportaient des contrevérités. Parmi les réactions, la plus significative fut celle du lieutenant-général e.r. baron Crahay, aide de camp hre du Roi, et ancien de l'EMGA en 39/40. Il utilisa un mot juste pour qualifier la nature des évocations: «des âneries».

Ajoutons, pour être complet, que les plaintes et les erreurs n'empêchèrent ni Maurice De Wilde ni Jean Jacques Jaspers d'être couronnés de lauriers par leurs confrères. L'un et l'autre reçurent les «antennes de cristal» destinées à récompenser en principe du travail bien fait.

Les exceptions à la règle

La plupart des règles sont confirmées, nous dit l'adage, par des exceptions. Ainsi la BRT, après les discutables émissions sur «L'Ordre Nouveau», se hâta de diffuser une série parfaitement honorable, réalisée par le professeur Louyet. Son travail ne passa pas inaperçu des historiens avisés et des témoins ou acteurs des événements de jadis. Pour le grand public, le rentissement fut plus limité. Comme il n'y eut ni raffut, ni controverse, la projection se fit sans susciter de bagarres homériques! Mais l'auteur de l'excellent ouvrage télévisuel fut récompensé par un prix de fr. 10.000,- remis, dans le cadre prestigieux du Musée de l'Armée, au prof. Louyet par le Président de la CAOB de l'époque, le général major Henniquiau, aide de camp hre du Roi.

Une fois encore, après les «âneries» lancées dans l'éther estival, il y eut à l'automne 1990, de quoi consoler les frustrés. Il s'agit de la série «Seconde Guerre Mondiale» (Wereldoorlog II), chapitre «En Exil» (In ballingschap) et plus spécialement, les séquences diffusées le vendredi 9 novembre 1990 à 20 h. sur BRT 2 et intitulées «Congé pour mourir» (Soit dit entre parenthèses, le producteur a négligé de rappeler que le titre suggestif est celui du livre publié il y a quelques années déjà, par notre collaborateur le capitaine de frégate honoraire Henri Anrys) L'émission d'Etienne Verhoeven, consacrée aux Belges réfugiés en Grande-Bretagne, mit particulièrement en relief le rôle des marins et des matelots belges, et plus spécialement des anciens de la section belge de la «Royal Navy» créée par Victor Billet, officier des malles de l'Etat, réfugiés en Grande-Bretagne, qui s'avéra léopoldiste courageux à un époque et dans un lieu où l'antiléopoldisme était à la mode.

Furent à l'honneur

Ce documentaire mit nos marins à l'honneur ainsi que l'esprit d'équipage qui unit les hommes affrontant les mêmes dangers. Car si les mines étaient pour tout le monde, les torpilles de sous-marins recherchaient plus spécialement les cargos, ravitailleurs en armes, en munitions en denrées, sillonnant l'Atlantique entre les Etats-Unis et le Royaume Uni. Ceux à bord des Liberty ships comme à bord des frégates, eurent à lutter, en convois ou isolés, contre les U boten de l'amiral Doenitz et, plus près des côtes, la Luft waffe du Reichsmaréchal Goering. Lorsque la grande «armada» du général Eisenhower conduisit les libérateurs des poits anglais, le 6 juin 1944, vers la côte normande, nos marins étaient là. Officiers sur le pont, télégraphistes dans d'étroites cabines ou mécaniciens dans les salles de machines surchauffées, furent fidèles au poste pour accomplir un dur mais nécessaire devoir.

Déjà en 1942, le ministre Camille Gutt du gouvernement Pierlot à Londres, s'était exprimé en ces termes à leur sujet «Tous soldats. Soldats comme ceux de terre, servant du même devoir, haussés au même sacrifice. Tous dignes de la même admiration. Tous dignes de la Belgique».

Des témoins encore vivants

L'émission d'Etienne Verhoeven permet d'entendre de légendaires loups de mer et d'authentiques combattants comme le capitaine de vaisseau e.r. Paul Van Schoonbeek,

récent auteur d'une attachante plaquette portant le titre modeste de «Corvette»; le secrétaire Machielsens, la dévouée cheville ouvrière de la «Fraternelle des Marins belges de la marine marchande» 14/18 et 40/45, et discret auteur d'un ouvrage consacré à la «marchande» pendant la 2me guerre mondiale (perdant 78 batiments et 855 marins.

Le Cdt Hubert, marin légendaire, évoqua à son tour le «Gandia» torpillé et sa longue errance sur des mers glacées et des flots bousculés par la tempête, entraînant 24 décès à bord du canot de sauvetage qui avait reçu 28 hommes. Roger Pluis, jeune encore à bord du «Léopoldville» lorsque celui-ci fut torpillé à 7 km de Cherbourg dans la nuit du 24 décembre 1944 avec plus de 2000 militaires à bord. Ils venaient en renfort pour la bataille des Ardenes alors dans sa phase cruciale. Il y eut plus de 700 victimes, les secours n'arrivant que lentement... Compréhensible en cette nuit du premier réveil de la liberté dans ce port de la Manche partiellement détruit le 6 juin! D'autres exploits réalisés en d'autres circonstances furent évoqués car les performances héroïques de nos marins ne manquent pas au cours d'une guerre qui commença pour eux le 1er septembre 1939 et ne se termina point le

jour du V day du 8 mai 1945. Mers et océans cachaient encore des mines perfides.

A bord de la frégate «Wandelaar»

L'émission «Congé pour mourir» fut réalisée pour une large part à bord de la frégate «Wandelaar» et nous permit d'entendre des anciens de l'étoffe des Hooghewijs, Van Toren, Hermes, Georgen etc. Les commandants Lardinois, Jonkheer et Carlier, qui complétèrent par leurs évocations une fresque riche en souvenirs et démontrèrent à profusion qu'en temps de guerre, nos marins sont hommes de courage et de persévérance dans l'effort. Le passé de ces vétérans est à méditer à l'heure où une certaine presse donne de nos cols bleus et de nos bérets verts une image attendrie et irréaliste. Présentés comme des fils à maman, émus de quitter le giron maternel et les fiancés dans les chaumières. Des reporters vinrent de loin pour acter que la bière était trop tiède ou la soupe trop chaude. Balivernes que tout cela. Nos marins d'aujourd'hui ne vaudraient-ils point ceux d'autrefois? La réponse des chefs est formelle et les paroles des journalistes pour bibliothèques roses ne sont point parole d'Evangile. La vérité est ailleurs. La Force Navale, hier comme demain, n'est pas un monde mauviettes...



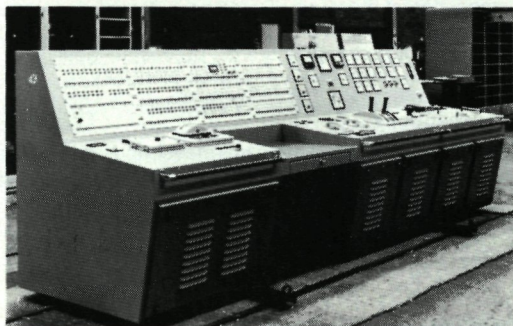
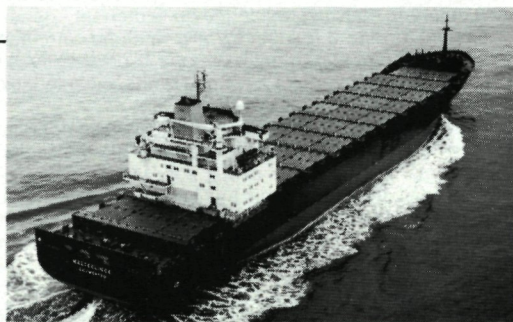
Design, supply and installation of the **electric** and **electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
- Degaussing.
- Q.A. -survey.

Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING

ENI



E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98

Hulde aan stichters Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht

E.V.H.

Op 23 maart 1965 stuurde toenmalig Commodore L. Lurquin een nota (ZS1/IRP 67975 dd. 23.03.65) aan 34 personen in de Zeemacht, waarin hij zijn plannen kenbaar maakte om een vereniging op te richten onder de vorm van een v.z.w. om het personeel van de Zeemacht bij te staan, «telkens dat de officiële organismen niet bij machte waren dit te doen...» Voor dit initiatief had Commodore Lurquin zich laten inspireren door FONAVIBEL, een dergelijke organisatie bij onze Luchtmacht. Het was wijlen Generaal Vlieger Ceupens, een persoonlijke goede vriend van Commodore Lurquin, die hem alle nodige inlichtingen verstrekke.

Van de 34 aangeschrevenen ontving Commodore Lurquin - die we nu maar beter aanspreken met Admiraal 25 antwoorden, m.a.w. zonder dit nadrukkelijk te stellen, vermoeden we toch dat er - om het maritiem uit te drukken - een kleine tegenstroom te overwinnen was, wat bij de oprichting zich concretiseerde toen van de 34 aangeschreven personen er slechts 29 de stichtingsakte ondertekenden.

Het was wijlen Kapitein-ter-Zee Beatse die de Statuten samenstelde van de v.z.w., die werden goedgekeurd op de eerste Algemene Vergadering die plaats had te Oostende op 24 april 1965.

Divisieadmiraal Lurquin werd tot voorzitter verkozen, en 1MC Pierre Declerck tot secretaris.

Van deze 29 stichters maken er vandaag nog 10 deel uit van de Algemene Vergadering, nl. in alfabetische volgorde:

- Eerste Meester Chef (b.d.) Pierre DECLERCK
- Ere Fregatkapitein (Res) René DESECK
- Geneesheer Ere-Kolonel Etienne DEVLIES
- Oppermeester (b.d.) Jan-Baptist DRESEN
- Divisieadmiraal (b.d.) Marcel DUINSLAEGER
- Fregatkapitein (b.d.) Georges DUTERME
- Ere-Fregatkapitein (Res) F. LENOIR
- Divisieadmiraal (b.d.) Leon LURQUIN
- Kapitein-ter-Zee (b.d.) Jean-Pierre PESCH
- Vice-Admiraal (b.d.) J.-P. VAN DYCK

Vice-Admiraal J. DE WILDE, Stafchef van de Zeemacht en Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht dankt en brengt hulde aan Ere-Voorzitter Stichter Divisie-admiraal (b.d.) L. LURQUIN.



Tijdens een academische zitting, die doorging in de Mess Officiëren Zeemacht te Oostende op 19 oktober jl., en waar Professor Dr. Everaert een zeer boeiende voordracht hield over de «Belgische Krijgsmarine in de overzeerse expansie en kolonisatie», volgde een hulde aan de stichters door Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef Zeemacht en Voorzitter van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

Van deze tien resterende stichters waren aanwezig de stichter Erevoorzitter, Divisieadmiraal (b.d.) L. Lurquin: Ere-Fregatkapitein (R) De Seck; Geneesheer Ere-Kolonel E. Devlies; Opperreester (b.d.) J.-B.-Dreesen; Divisieadmiraal b.d. M. Duinslaeger; Eerste Meester Chef (b.d.) P. Declerck;

Ere-Fregatkapitein (R) L. Lenoir en Kapitein ter Zee (b.d.) J.-P. Pesch.

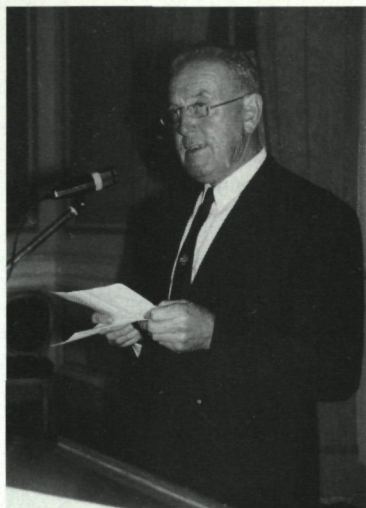
Dank zij hun grote inzet en vooral hun sociale bewogenheid werd er gedurende de voorbije 25 jaar heel wat gepresteerd. Ze werden er 2572 dossiers behandeld, wat inhoudt dat ruim 2500 Zeemachtmensen en hun familieleden werden geholpen. Konkreet betekent dit:

- 18.000.000 giften en 5.250.000 leningen, wat toch zeer flinke bedragen zijn!

Als toemaatje konden de leden genieten van een collectieve hospitalisatieverzekering, waarvan de Vereniging de administratiekosten en het administratieve werk op zich nam. Dat een dergelijke verzekering nuttig is bewijst de 7.400.000.- Fr die de laatste 6 jaar werden uitbetaald via de verzekeringsmaatschappij.

Vandaag is de «Vereniging voor Hulpbetoon» in de schoot van de Zeemacht moeilijk weg te denken. De sociale rol die zij speelt, als aanvulling op de werking van de Sociale Dienst van de Krijgsmachten, blijkt ook vandaag en bijzonder vandaag meer dan noodzakelijk.

Dit alles werd mogelijk gemaakt, door Admiraal Lurquin, Ere-Voorzitter-stichter en door de uitstekende schare medewerkers van het eerste uur, die door Vice-Admiraal J. De Wilde werden gehuldigd daarin gevolgd door de talrijke aanwezigen. Enkele dames die er aan gehouden hadden hun echtgenoot te vergezellen werden ook niet vergeten en zo werden de dames Duinslaeger, Dreesen en Lenoir door Admiraal De Wilde in de «bloempjes» gezet. De avond werd afgesloten met een «democratische» receptie, waarop nog heel wat werd nagepraat... à refaire!



Opperreester (b.d.) J.-B. Dreesen leidde Prof. J. Everaert in.



Vice-Admiraal J. De Wilde betrok ook Mevrouw Dreesen in de hulde.



Ook Mevrouw Lenoir mocht vanwege de Voorzitter een ruiker ontvangen.



Prof. J. Everaert mocht vanwege Admiraal J. De Wilde een aandenken ontvangen aan deze leerrijke avond.



Mevrouw M. Duinslaeger werd ook in de hulde betrokken.

NEPTUNUS

info marine

ZOMER - HERFST
ETE - AUTOMNE 1990

Eguermin

Op donderdag 28 juni jl. had de bevelsoverdracht plaats tussen Korvetkapitein Claus en Korvetkapitein Vinck.

Eguermin

Le jeudi 28 juin dernier a eu lieu la remise de commandement entre le Capitaine de Corvette Claus et le Capitaine de Corvette Vinck.



Bevelsoverdracht COMOPSNV

Vrijdag 29 juni jl. had in de Marinebasis Zeebrugge, onder grote belangstelling, de bevelsoverdracht plaats tussen uittredend Commandant Kapitein-ter-Zee SBH C. Jacobs en de nieuwe Commandant Kapitein-ter-Zee SBH W. Herteleer.

Deze plechtigheid ging door in aanwezigheid van Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht.

Remise de Commandant COMOPSNV

Le vendredi 29 juin dernier a eu lieu à la Base Navale de Zeebrugge la remise-reprise de commandement entre le Capitaine de Vaisseau BEM C. Jacobs et le Capitaine de Vaisseau BEM W. Herteleer.

Le Vice-Amiral J. De Wilde, Chef d'Etat-Major de la Force Navale a été présent à cette cérémonie.





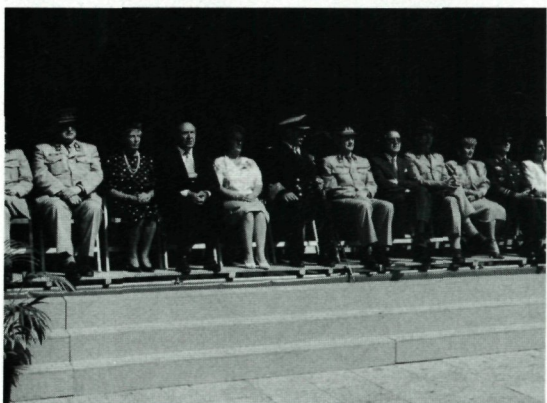
Dag van de Zeemacht

Op 20 juli jl. had onder grote belangstelling de «Dag van de Zeemacht» plaats te Oostende, dit in aanwezigheid van Dhr. Goekint, Burgemeester van de Stad Oostende, Luitenant-Generaal Charlier, Algemeen Stafchef, Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht. De organisatie berustte bij het Commando Logistiek van de Zeemacht.

Journée de la Force Navale

Le 20 juillet dernier ont eu lieu à Oostende les manifestations de la «Journée de la Force Navale». Celles-ci se sont déroulées en présence de Monsieur Goekint, bourgmestre de la ville d'Oostende, du Lieutenant-Général Charlier, Chef d'Etat-Major Général, du Vice-Amiral J. De Wilde, Chef d'Etat-Major de la Force Navale. Ces manifestations étaient organisées par le Commandement Logistique de la Force Navale.





Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»?

Filmgala in Ciné Memling

Op 2 augustus jl. had de avant-première plaats van de film «The Hunt For Red October».

Gala au Ciné Memling

Le 2 août dernier a eu lieu l'avant-première du film «The Hunt For Red October».



Vlootdagen

Op 3, 4 en 5 augustus hadden de Vlootdagen in Zeebrugge plaats. Naast de vele demonstraties en bezoeken georganiseerd door de Belgische Zeemacht, lagen een honderdtal zeilschepen (de grootste van de wereld) voor anker in de haven van Zeebrugge.

Journées de la Force Navale

Les 3, 4 et 5 août, à Zeebruges, se sont déroulées les Journées de la Marine. Outre les nombreuses démonstrations et visites organisées par la Force Navale Belge, il faut souligner la présence d'une centaine de voiliers (les plus grands du monde) en escale dans le port de Zeebruges jusqu'au 7 août.





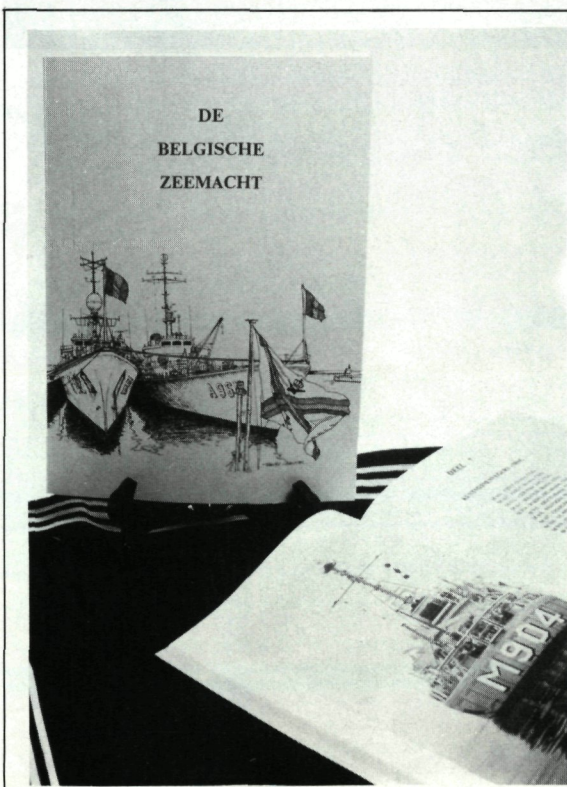
De Golf

Op vrijdag 17 augustus vertrokken de mijnenjagers M 922 Myosotis en M 920 Iris, samen met het bevoorradings- en commandoschip A 961 Zinnia, vanuit Zeebrugge richting Midden-Oosten. Familieleden en kennissen wuiven de bemanning uit.

Le Golfe

Les chasseurs de mines M922 Myosotis et M 920 Iris ainsi que le navire de ravitaillement et de commandement A 961 Zinnia prennent le large en direction du Moyen-Orient, tandis que les hommes d'équipage sont salués par leur famille.





G. SCHOONVAERE

De Belgische Zeemacht,

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 41 fr. portkosten *enkel door gekruiste check.*

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald op de redactie van Neptunus.

Commandowisseling aan boord van de Westdiep

Op dinsdag 4 september jl. had op de Marinebasis Zeebrugge een ceremonie plaats waarbij het Commando van de F 911 Westdiep werd overgedragen, en dit in aanwezigheid van Dhr. Willockx, Burgemeester van de Stad Sint-Niklaas, peterstad van de Westdiep, en Fregatkapitein D. De Ruytter.

Uittredend commandant Korvetkapitein E. Duhamel.
Nieuwe commandant Korvetkapitein J. Van Imschoot.

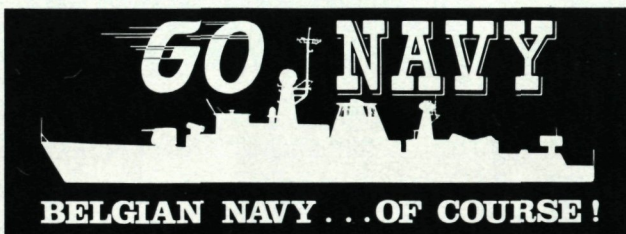
Remise de commandement à bord du Westdiep

Le mardi 4 septembre dernier a eu lieu une cérémonie à la Base Navale Zeebrugge à l'occasion de la remise de commandement du F 911 Westdiep, en présence de Monsieur Willockx, Bourgmestre de Sint-Niklaas, parrain du Westdiep, et Capitaine de Frégate D. De Ruytter. Commandant sortant Capitaine de Corvette E. Duhamel. Le nouveau commandant Capitaine de Corvette J. Van Imschoot.



ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 14 F



AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 14 F

Bevelsoverdracht

Op 12 september jl. had in de Marinebasis Zeebrugge de bevelsoverdracht plaats van de M902 Van Haverbeke tussen uittredend Commandant Luitenant-ter-Zee 1e kl. Depoorter G. en de nieuwe Commandant Luitenant-ter-Zee Dobbelaere R.

Remise de commandement

Le 12 septembre dernier a eu lieu à la Base Navale Zeebrugge la remise du commandement du M902 Van Haverbeke entre le Lieutenant de Vaisseau 1e Cl. G. Depoorter et le Lieutenant de Vaisseau R. Dobbelaere.



Familiedag

Op woensdag 12 september jl. had de eerste familiedag plaats in de Marinebasis te Zeebrugge voor de familieleden van «Onze Jongens in de Golf».

Journée de la Famille

Le mercredi 12 septembre dernier a eu lieu la première journée de la famille, à la Base Navale de Zeebrugge pour les membres de famille de «Nos Gars au Golfe».





Nieuwe «Tamboer-Majoor stok» voor muziekkapel Zeemacht

Op 21 september jl. had in de Mess Officiers van de Marinebasis Zeebrugge een sympathieke gebeurtenis plaats. Ere-kwartiermeester M. Michielsens overhandigde aan Tweede Meester H. Moreels, Tamboer-Majoor van het Trommel- en Trompettenkorps van de muziekkapel Zeemacht, een prachtige «Tamboer-Majoor stok».

Deze kleine plechtigheid had plaats in aanwezigheid van Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht, die de Ere-Kwartiermeester Michielsens dankte voor zijn voortdurende bereidwilligheid voor onze Zeemacht.

Nouvelle baguette pour le Tambour-Major de la Musique de la Force Navale

Le 21 septembre dernier a eu lieu un événement sympathique au Mess Officiers de la Base Navale Zeebrugge. Quartier-Maitre d'honneur M. Michielsens remettait une baguette brillante de Tambour-Major au Second Maitre H. Moreels, Tambour-Major du Corps «Trompette et Tambour» de la Musique de la Force Navale.

A cette petite fête assistait également le Vice-Amiral J. De Wilde, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, qui remerciait Quartier-Maitre d'honneur Michielsens pour sa bonne volonté persistante auprès de la Force Navale.



Eguermin

Dinsdag 25 september jl. had bij Eguermin een uitreiking plaats van eretekens aan enkele verdienstelijke militairen, en tevens werd afscheid genomen van 1MP Monteyne, die op 1 januari 1991 op rust gaat.

Eguermin

Le mardi 25 septembre dernier a eu lieu au Eguermin la remise de distinctions honorifiques aux militaires méritants. En même temps la Force Navale a dit adieu au 1MP R. Monteyne à l'occasion de sa mise à la retraite le 1ier Janvier 1991.



Hoog bezoek

Op 27 september jl. bracht Vice-Admiraal F.J. Haver Droeze, Commandant Zeemacht Koninklijke Nederlandse Marine, een bezoek aan Comopsnav.

Visite importante

Le 27 septembre dernier le Vice-Amiral F.J. Haver Droeze a rendu une visite au Comopsnav.



Directeurswisseling Eguermin

Op vrijdag 28 september jl. had bij Eguermin de directeurswisseling plaats tussen Kapitein-ter-Zee D.B. Sluyter en Fregatkapitein J.J. Timmerman.

Deze laatste werd aangesteld namens de Minister van Landsverdediging (B) en de Minister van Defensie (NL) door Vice-Admiraal J. De Wilde, Stafchef van de Zeemacht.

Changement de Directeur à Eguermin

Le vendredi 28 septembre dernier a eu lieu le changement de directeur entre le Capitaine de Vaisseau D.B. Sluyter et le Capitaine de Frégate J.J. Timmerman.

Ce dernier a été nommé, au nom des Ministres de la Défense de la Belgique et des Pays-Bas, par le Vice-Amiral J. De Wilde, chef d'Etat-Major de la Force Navale.



Vertrek van de F 912 Wandelaar

Op donderdag 4 oktober vertrok het Fregat F 912 Wandelaar vanuit Zeebrugge richting Golf. Familieleden en kennissen wuifden de bemanning uit.

Départ du F 912 Wandelaar

Le jeudi 4 octobre dernier la Frégate F 912 Wandelaar prenait la mer en direction du Golfe. Membre des familles et connaissances saluaient l'équipage.



Uitreiking Eretekens

Op vrijdag 5 oktober jl. had tijdens een Divisie in de Marinbasis Zeebrugge een uitreiking plaats van eretekens aan een aantal verdienstelijke militairen.

Distribution des Décorations

Le vendredi 5 octobre dernier, un nombre de militaires a été décoré lors d'une Division à la Base Navale de Zeebrugge.



Bevelsoverdracht

Op maandag 8 oktober jl. had bij het Commando Logistiek de bevelsoverdracht van de M921 Lobelia plaats tussen uittredend commandant Luitenant-ter-Zee 1e kl. Goddyn en de nieuwe commandant Luitenant-ter-Zee 1e kl. Depoor-ter.

Remise de commandement

Le lundi 8 octobre dernier a eu lieu la remise de commandement du M921 Lobelia entre le Lieutenant de Vaisseau 1e Cl. Goddyn et le Lieutenant de Vaisseau 1e Cl. Depoor-ter au Commandement Logistique.



Familiedag

Zaterdag 13 oktober jl. werd te Zeebrugge, ter gelegenheid van de bezoeken van de familieleden van onze bemanningen in de Golf op de ZINNIA, de MYOSOTHIS en de IRIS, een speciale kinderopvang georganiseerd door enkele van onze vrouwelijke personeelsleden. Op deze wijze konden zij gedurende een bewogen middag een ander facet tonen van hun efficiëntie.

Een gelijkaardige service werd geboden op zaterdag 27 oktober jl. voor de familieleden van onze jongens op de WANDELAAR.

Op deze dag konden onze personeelsleden tevens rekenen op de hartelijke medewerking van de dames van de Club 333.

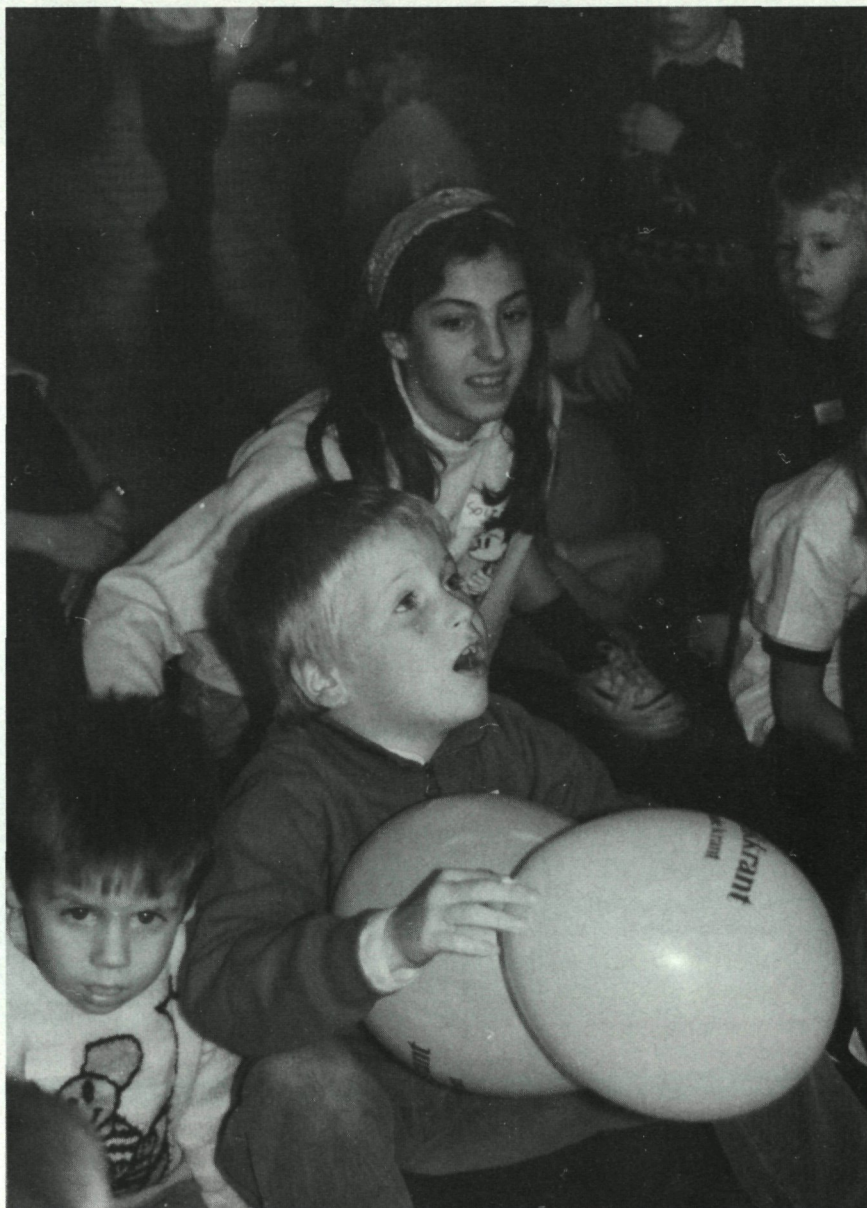
Dank aan iedereen.

Journée de la Famille

A l'occasion des visites des familles de nos équipages au Golfe, a été organisé à Zeebrugge, le samedi 13 octobre (pour les familles du ZINNIA, MYOSOTHIS et IRIS) ainsi que le samedi 27 octobre (pour les familles du WANDELAAR) un service spécial de garderie d'enfants assuré par quelques membres de notre personnel féminin qui a pu démontrer pendant une après-midi mouvementée une autre facette de son efficacité.

Le 27 octobre ce service a pu bénéficier de la chaleureuse collaboration des dames du Club 333.

Un grand merci à toutes!





Opmerkelijke prestatie

Pascal Ramont, 32 jaar en sinds 1975 bij de Zeemacht, leverde op 14 oktober in het Franse Amiens een uitstekende prestatie in zijn eerste 100 km stratenloop. Om dit te vieren, en als hulde aan Pascals sportieve loopbaan in het algemeen, werd op 6 november jl. een lunch georganiseerd te Zeebrugge.

Kwartiermeester Ramont traint gemiddeld 35 km per dag, en dat leverde tot nu toe 2h22 als beste tijd in de marathon op.

In het heuvelachtige en warme Amiens liep hij de 100 km in een tijd van 7h30, en behaalde daarmee een 12e plaats.

Prestation excellente

Pascal Ramont, âgé de 32 ans et depuis 1975 à la Force Navale a accompli une performance excellente lors de sa première participation dans une course de 100 km qui s'est déroulée le 14 octobre à Amiens en France.

Pour célébrer cette prestation et à la fois sa carrière sportive en général, le 6 novembre dernier a eu lieu un déjeuner à Zeebrugge.

Quartier-Maitre Ramont s'entraîne 35 km en moyen par jour, ce qui donne pour l'instant un meilleur temps de 2h22 dans le marathon.

A Amiens, dans une région vallonnée et chaude, il courrait les 100 km en 7h30 et obtenait une 12ième place.



Galaconcert

Dinsdag 6 november jl. ging onder grote belangstelling een galaconcert door van de muziekkapel van de Zeemacht in de «Blauwe Zaal» van de Singel te Antwerpen, dit onder leiding van Vaandrig-ter-Zee Kapelmeester Peter Snellinckx.

Bij deze gelegenheid werd de eerste CD van de Muziekkapel Zeemacht voorgesteld.

Concert de Gala

Le mardi 6 novembre dernier, c'est avec grand intérêt que nous avons suivi le concert de gala que la Musique de la Force Navale donnait dans la «Salle Bleue» du Singel à Anvers, ceci sous la direction du Chef de musique Enseigne de Vaisseau Peter Snellinckx.

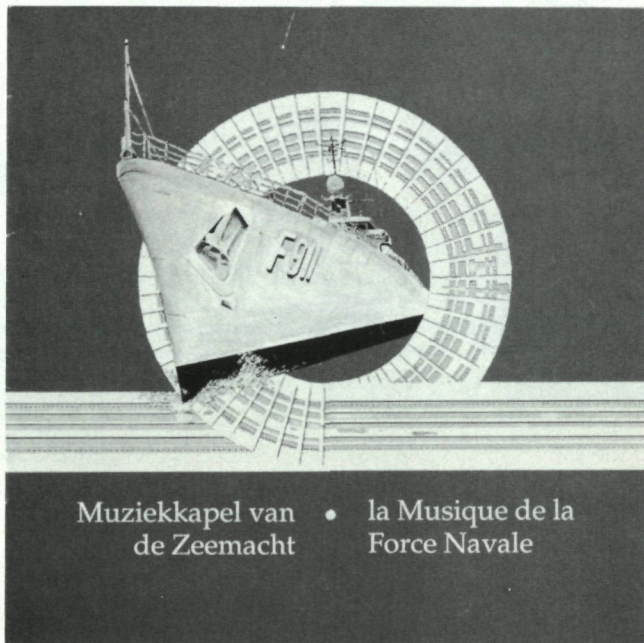
A cette occasion fut également présenté le premier CD de la Musique de la Force Navale.





Deze CD is verkrijgbaar aan 699,- Bf + 56,- Bf portkosten bij de «Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht». Bestellingen kunnen gebeuren door overschrijving op rekeningnummer 473-6093911-41 met vermelding «CD Muziekkapel van de Zeemacht» of door toezenden van een gekruiste cheque naar volgend adres: Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende.

Ce DC est vendu au prix de 699,- FB + 56,- FB de frais d'envoi par l'Association d'Entraide de la Force Navale. Les commandes peuvent être faites en versant la somme au N° de compte 476-6093911-41 sous mention «CD Musique de la Force Navale» ou par envoi d'un cheque barré adressé à: Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende.



Investituur van de nieuwe Kommandant van het fregat F 913 Westhinder van de Belgische Zeemacht

Op 8 november 1990 ontving Korvetkapitein SBH G. Vanlerberghe het bevel over het fregat WESTHINDER.

Remise de commandant de la frégate F 913 Westhinder

Le 8 novembre dernier le Capitaine de Corvette BEM G. Vanlerberghe a pris le commandement de la frégate F 913 Westhinder.



Plechthigheid

Vrijdag 9 november jl. had in het Commando Opleiding van de Zeemacht een plechthigheid plaats met voorstelling van het Embleem aan de rekruten die hun eerste opleiding beëindigd hebben.

Naast het schouwen der troepen werden ook nog een aantal eervolle onderscheidingen uitgereikt.

Cérémonie

Le vendredi 9 novembre dernier a eu lieu une cérémonie au Commandement Instruction à l'occasion de la présentation de l'Emblème aux nouveaux recrues qui ont terminé leur formation primaire.

A part de l'inspection des troupes, de nombreuses décorations ont été remises aux militaires.



Eén familie in drie machten vertegenwoordigd

Opmermeester (b.d.) J. Boydens speldt de sterren op van zijn zoon Adjutant/Kandidaat Reserve Officier Jeroen tijdens een militaire plechtigheid te Brasschaat.

Une famille représentée dans les trois forces

Maître principal (e.r.) J. Boydens épingle les étoiles de son fils Adjutant/Candidat Officier de Réserve pendant une cérémonie militaire à Brasschaat.



De mannelijke vertegenwoordigers van de familie Boydens:
Links: zoon Bart - Onderluitenant Air Commando (nu in de reserve)
Midden: zoon Jeroen, Adjutant/Kandidaat Reserve Officier
Rechts: Opmermeester (b.d.) J. Boydens, vader van de twee voorgaanden.

Les représentants masculins de la famille Boydens:
A gauche: le fils Bart - Sous-Lieutenant Air Commando (maintenant dans le réserve)
Au milieu: le fils Jeroen - Adjutant/Candidat Officier de Réserve.
A droite: Maître Principal (e.r.) J. Boydens, le père.

BERICHT R.221604Z NOV

Afscheid van M 934 VERVIERS

1. Melden u heden met dikke krop in de keel en betraande ogen het vertrek van M 934 Verviers bijgenaamd quote katterug unquote op sleep naar een roemloos einde onder de sloperhamer.
2. Na vele jaren van stormachtige relatie met Neptunus en innige trouw aan de Belgische Zeemacht vergezellen onze gedachten haar.



Nieuw!

**Witte badjas met logo «Belgian Navy» op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 900,- Fr. + 41,- Fr. portkosten

INFO RESERVE

«Keep the Colours flying»

Saint Bernard du Spuikom

C'est à Anvers, dans le merveilleux cadre feutré et cossu du Royal Yacht Club - Linkeroever, que c'est tenu le 9 juin dernier, le 32^e congrès national de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - AORFN.

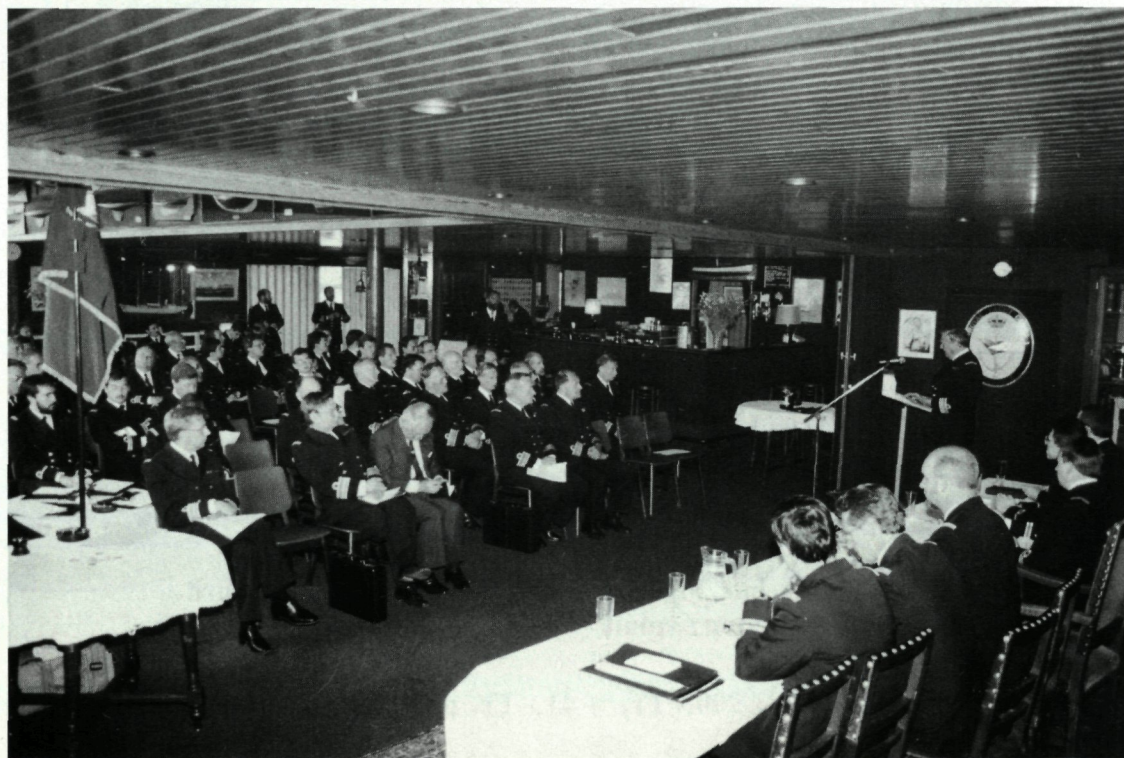
Plus de 80 officiers de réserve avaient répondu à l'invitation des organisateurs, témoignant ainsi de l'intérêt qu'ils portaient à leur Association, qui regroupe près de 1.000 officiers du cadre de réserve et plus de 200 honoraires.

Outre la Force Navale, qui avait délégué des hôtes de marque, le KTZ Lavaert, représentant l'Amiral J. De Wilde et le FKP J. Litière, ZS/Res, afin de marquer une fois de plus, le soutien inconditionnel qu'elle apportait à sa Réserve, on notait également la présence ce jour-là, des FKP(R) Ludo De Vleeshauwer et Deseck, past-Présidents et autres officiers honoraires dont l'intérêt pour la Force Navale et les choses de la mer demeure toujours très vif.

Pour tous c'était aussi une façon d'honorer le travail accompli par leurs collègues officiers de la Section régionale d'Anvers - menés par leur Président, le FKP (R) Fr. Jansses - qui ne ménagèrent pas leurs efforts pour rendre cette journée des plus attrayante et fructueuse. Le choix du cadre, la qualité et la gentillesse de l'accueil ; la logistique ; la décoration florale des tables alliée à la gastronomie concoururent assurément au succès de cet 'event'.

Avant d'entamer les travaux proprement dits de l'Assemblée générale, le Président de l'AORFN, le CPf (R) L. Flahaut évoqua comme le veut la tradition, le souvenir des disparus au cours de l'année écoulée.

Minute de silence, d'émotion et de recueillement pour la mémoire du FKP (R) J. De Cooman, des 1LT (R) P. De Wever, Fr. Cooman et Van Rompu.



«All together, we still keep the Colours flying»...

Pour le CPF (R) R. PLanchar aussi, dont les activités dans tous les domaines maritimes sont connus de tous, et pour Ch. Van Avermaet, cet intrépide marin et vétéran de la Royal Navy - Section belge, qui fut en 1976, le fondateur et premier Com Div de la Div NCSO (R).

Des hommes remarquables, qui oeuvrèrent pour la grandeur de notre Force Navale. Et forcent le respect de tous.

Au cours de la matinée se succédèrent les différents rapports des administrateurs, des Présidents régionaux, des 3 Com-Div, la présentation des candidats-administrateurs, les élections, etc.

Il fut ensuite question du bilan des activités déployées par les membres de l'AORFN tout au long du dernier exercice. Bilan fort positif d'ailleurs, qui révélait e.a. que les multiples missions accomplies furent toujours animées par un indécible esprit et travail d'équipe.

Relevons au passage la participation d'O.R. au défilé du 21 juillet, l'organisation d'une Journée d'Information à Zeebrugge (juillet '89), d'un repas de Corps national (à Bruxelles, le 17 novembre), de la Compétition Internationale de Tir à Ostende, en mars dernier qui réunit 138 tireurs dont plusieurs délégations étrangères, d'un week-end en Champagne (juin 1990) et de visites privées (en août à Zeebrugge) à bord des grands voiliers courant la Cutty Sark Tall Ship's Race.

Sans oublier les représentations à diverses cérémonies telles que funérailles, adieux du Vice Amiral Pouillet et prise de commandement de l'Amiral De Wilde, lancement du CMT MYOSOTIS, les nombreuses prestations des O.R. en tant que Liaison Officer's auprès de navires étrangers, la 'résurrection de POLARIS' et la sortie, une prouesse, de l'annuaire professionnel par la Section de Gand.

Le KTZ Lavaert clôtura la partie académique de ce congrès par un remarquable exposé sur le thème «Mijnen bestrijding en toekomstige ontwikkelingen» au cours duquel chacun prit conscience du prodigieux développement technologique appliqué aux nouvelles générations de mines.

Matière complexe à saisir pour le profane certes, mais combien passionnante pour l'esprit curieux. Un sujet qu'il serait essentiel pensons-nous, de reprendre au programme d'une prochaine opportunité.

Une fois encore, ce congrès fut l'occasion de prouver à tous, le dynamisme de la Réserve, et qu'au sein de la Force Navale «We still keep the Colours flying», comme aimait à dire l'ami Charly Van Avermaet.

En proficiat aan de 'Senioortjes' voor hun uitstekende prestaties.



N.U.O.Z.M.

Korte geschiedenis van de N.U.O.Z.M.

Op initiatief van de Staf van de Zeemacht hebben, in 1966, oudgedienden van deze macht zich verenigd in lokale secties. Zo zijn de eerste «Verenigingen Oudgedienden Zeemacht» geboren.

Hun eerste doel was het samenbrengen van allen die aan hun militieverplichtingen hadden voldaan bij de Zeemacht, zonder onderscheid van graad of rang, waren ze varend of niet-varend.

Tevens zetten deze groepen zich in om de maritieme geest en de taken en opdrachten van de Zeemacht bij het grote publiek kenbaar te maken;

Deze verenigingen waren vrij vlug zeer actief op het lokale vlak door ondermeer het organiseren van tentoonstellingen, marine-weken, bals, bezoeken aan marine-instellingen, deelname aan verschillende ceremonieën enz.

In 1968 werd besloten deze regionale verenigingen te groeperen in een Nationale Unie, was dit eenvoudig van conceptie dan bleek het organiseren even traag en moeizaam te verlopen. Het vergde vele uren van discussie om uiteindelijk de wettelijke statuten te kunnen publiceren op 13 mei 1976. (uittreksel op vlgd. blz.)

Sinds haar oprichting vervolgt de N.U.O.Z.M. haar weg met volharding en moed en hoopt in de toekomst allen die bij ONZE ZEEMACHT hebben gediend tot haar leden te mogen tellen.

1. WETTELIJK STATUUT

De Vereniging Oudgedienden Zeemacht (N.U.O.Z.M.) werd V.Z.W. in 1976 en haar statuten verschenen in het staatsblad onder nummer 4058 op 13 mei 1976.

2. DOEL VAN DE VERENIGING

De vereniging heeft tot doel:

a. Verenigen van allen die hun dienst hebben volbracht bij de Zeemacht.

b. De Oudgedienden groeperen in regionale secties.

c. De maritieme geest uitdragen en propageren.

d. Interesse te betonen voor alle maritieme activiteiten.

e. Samen te werken met andere organisaties met maritiem karakter.

f. De Oudgedienden op de hoogte te houden van de activiteiten van de Zeemacht en ze te helpen deze beter te kennen.

3. AKTIVITEITEN VAN DE N.U.O.Z.M.

A. Op Nationaal vlak

Om haar uiteindelijk doel te bereiken organiseert of neemt de N.U.O.Z.M. deel aan:

1. Regionale manifestaties:

— Tentoonstellingen

— Zeilcompetities

— Modelbouw

— Diepzeeduiken

2. Filmvoorstellingen en conferenties met de Zeemacht als thema.

3. Bezoeken aan basissen, instalaties en eenheden van de Zeemacht.

4. Vriendschappelijke bijeenkomsten, bals, concerten, ontvangers van bemanningen.

B. Op Internationaal vlak

1. Maakt deel uit van de beheerraad en het bestuur van de «CONFEDERATION MARITIME INTERNATIONALE».

2. Neemt deel aan de verschillende werkingen van deze confederatie, in het bijzonder de volgende activiteiten:

a. Bespreken of wijzigen van statuten, behoud van de zee-manstradities.

b. Relaties tussen verschillende verenigingen, studiereizen, bezoeken en verbroederingen.

c. Jeugd- uitwisselingen, maritieme jeugd vakantiecampen.

d. Informatie en propageren van de maritieme gedachten.

4. ORGANISATIE

a. Op het nationaal vlak

1. De vereniging bestaat uit:

— effectieve leden

— Aangesloten secties

2. De vereniging wordt beheerd door een raad van bestuur, samengesteld uit tenminste 4 leden, allen effectief, benoemd voor 3 jaar door de algemene vergadering van effectieve leden.

De raad van bestuur kiest onder zijn leden een voorzitter, twee onder-voorzitters, een Nederlandstalige en een Franstalige, een secretaris en een penningmeester.

3. De Algemene Vergadering bestaat uit alle effectieve leden.

Zij is gemachtigd de statuten te wijzigen, bestuurders te benoemen of te ontslaan, de boekhouding en de jaarlijkse uitgaven na te zien, en heeft verder alle macht voorzien in de wet en de statuten.

4. De effectieve leden moeten Oudgedienden van de Zeemacht zijn. Zij dienen voorgesteld te worden door hun sectie en aanvaard met twee derde meerderheid door de Algemene Vergadering.

5. Om als aangesloten lid te worden erkend, dient de aanvragende sectie een geschreven verzoek in bij de raad van bestuur. Deze beslist met een eenvoudige meerderheid van stemmen van de aanwezige bestuurders of hun gevolmachtigden.

6. Op dit ogenblik maken de volgende secties deel uit van de N.U.O.Z.M. Antwerpen, Waals-Brabant, Brussel, Geel, Mons, Oostende, Tienen, Turnhout.

b. Op het internationale vlak

De Algemene Vergadering duidt de effectieve leden aan die als vertegenwoordiger van N.U.O.Z.M. deelnemen aan de verschillende commissies in de schoot van de «CONFEDERATION MARITIME INTERNATIONALE».



Vereniging Oud-gedienden Zeemacht Limburg herdenkt

Op zondag 4 november jl. werd te Werm door de Vereniging Oud-gedienden Zeemacht Limburg de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid aan het «Ankermonument» gehouden.

Het neerleggen van de bloemen op de plaats waar twintig

jaar geleden de vlag van de Zeemacht werd gewijd, werd voorafgegaan door een eucharistieviering. Tijdens deze mis werden de overleden oudgedienden van de Zeemacht herdacht. Tevens werd ze opgedragen ter intentie van «onze jongens in de Golf».



**VRIENDENKRING GEPENSIONEERDEN VAN DE ZEE-
MACHT
AMICALE DE PENSIONNES DE LA FORCE NAVALE**

Beheerraad - Conseil d'administration

Voorzitter Président

LIENART J.C.

H. Serruyslaan 14 bus 3, 8400 Oostende - Tel. (059) 70.53.46.

Ondervoorzitter - Vice-Président

LEERMAN V.

Ryco a/b S/Y White Swan, Dr. E. Moreauxlaan 2, 8400 Oostende.

Ondervoorzitter - Vice-Président

LEBEGUE R.

Van Iseghemlaan 6 Bus 3, 8400 Oostende - Tel. (059) 70.12.55.

Secretaris - Secrétaire

ROGIERS L.

Brieversweg 70, 8310 Brugge - Tel. (050) 35.95.80.

Secretaris Adjunct - Secrétaire Adjoint

LEBEGUE R.

Van Iseghemlaan 6 Bus 3, 8400 Oostende - Tel. (050) 70.12.55.

Penningmeester - Trésorier

SIMONS J.

Perzikkenlaan 29, 8400 Oostende - Tel. (059) 50.15.74.

Penningmeester - Trésorier - Adjunct-Adjoint

MARCHAND R.

Groenendijkstraat 161, 8401 Bredene - Tel. (059) 32.14.84.

Commissarissen - Commissaire

VANDEVELDE

Malesteenweg 199, 8310 Brugge - Tel. (050) 35.23.79.

BECQUE J.

Malesteenweg 479, 8310 Brugge - Tel. (050) 35.23.83.

HOEBEKE V.

Nukkerstraat 118, 8401 Bredene - Tel. (059) 32.19.74.

SCHOONAERT B.

Meeuwenlaan 18, 8400 Oostende - Tel. (059) 70.58.75.

TREMPONT G.

Albert I Promenade 34 Bus 1B, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.07.28.

FOUQUET R.

Floralaan 2, 8400 Oostende - Tel. (059) 26.77.36.

Mevr. Wwe. GOBERECHT M.L.

Parklaan 24, 8401 Bredene - Tel. (059) 32.19.68.

Mevr. Wwe. VANDERTAELN L.

C. Permekelaan 21, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.14.75.

Adres voor briefwisseling - Adresse pour correspondance:

V.G.Z.M. - A.P.F.N.

Brieversweg 70, 8310 Brugge.

ROYAL NAVY SECTION BELGE

Voorzitter:

A. VANTORRE

Stijn Streuvelsstraat 2, Oostende

Secretaris:

M. DEJONCKHEERE

J. Cardijnplein 5 bus 31, Oostende

Penningmeester:

W. MONTMORENCY

St. Paulusstraat 10 bus 2, Oostende

Sociale zaken:

R. GHEWY

Klaprozenlaan 67, Oostende - Tel. (059) 50.32.56.

Lokaal: «Drie Sleutels» Jozef 2 straat - Tel. (059) 50.42.24.

T/S



TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus

Prijs: 120,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Wordt niet verstuurd per post.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix: 120,- fr. T.V.A. comprise.

Ne sera pas envoyé par la poste.



MET RUST

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel sukses toe.



KTZ(SBH) JACOBS C.



KVK CLAUS A.



1LZ LUCAS G.



10M LANGBEEN G.



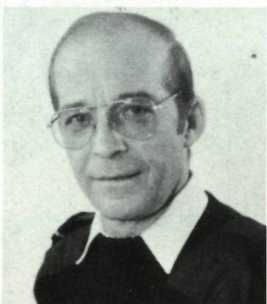
10M VAN DER SCHAE GHE R.



10M MONTEYNE R.



1MC VERHAEGHE R.



1MC VERSCHORRE C.

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-officiers et Quartier maîtres dont les noms sont repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.



KVK VIEREN M.



1LZ VANS LAMBROUCK G.



10M DEVULDER A.



10M NEIRINCK V.



1MC BOSSAERT G.



1MC BONNI H.



1MC MEDARD P.



1MC DEWITTE A.



1MC FONTEYNE J.



1MC VYNCK W.



KMT JANSSENS J.



KMT JANSSENS G.

1LZ VERCOUTER E.
 1OM PAULY L.
 1OM VANDERSTEEN P.
 1OM CLYNCKEMAILLIE R.
 1OM VAN GROENENDAEL K.
 1OM SCHWAGTEN F.
 1OM DRIESSENS G.
 1OM GEKIERE G.

1MC LEONARD J.
 1MC CREYF C.
 1MC VAN LIEFFERINGE J.
 1MC NOELMANS J.
 1MC HAERINCK E.
 1MC GARCY R.
 MTR CRABEELS E.
 KMT VERHAEGHE R.



Met leedwezen melden wij U het overlijden van

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès



CPV (E.R.) DELFORGE J.



1MC 1e KL. (B.D.) D'HONDT A.



KMT (B.D.) VASTMANS J.B.

Mensen in de tweede Wereldoorlog

Kathie DANNEELS

50 jaar later, met de Golfcrisis voor ogen, vraagt een kleindochter aan haar grootvader hoe het toen was.

Interview met Valère YDENS D/SB/JX 188.

Vrijwillig geëngageerd bij de Belgische Sectie van de Royal Navy op 1 april 1941.

Matroos aan boord van de GODETIA tijdens de tweede wereldoorlog.

Iedereen heeft het tegenwoordig over de Golfcrisis. Het Westen zendt schepen naar de Golf om te verhinderen dat Irak alle macht over de olie krijgt, maar velen vergeten dat er zich vijftig jaar geleden iets vergelijkbaars afspeelde; Toen beschermden de marines van het Westen de konvooiën, die levensmiddelen en olie aanvoerden, tegen Nazi-Duitsland.

De voornaamste schepen van de Royal Navy Section België waren de Buttercup en de Godetia. Op deze laatste was Valère Ydens matroos.

Hoe kwam je daar terecht?

Mijn familie en ik waren gevlucht naar Engeland en in 1941 besloot ik als 16-jarige jongen vrijwillig dienst te nemen omdat ik mijn land wilde verdedigen en omdat ik wist dat ik uiteindelijk toch zou opgeroepen worden.

Hoe is de Royal Navy Section België eigenlijk ontstaan?

Wel, de Belgische regering zetelde in Londen en de Belgen wilden ook hun steentje bijdragen tot de oorlog, zo heeft men in samenwerking met de Engelse Royal Navy een Belgische afdeling opgericht met veel vrijwilligers. Die kwamen uit verschillende klassen. Zo waren er studenten, burgers en vissers. De vissers waren de leukste. Ze waren niet tevreden met de militaire aanpak en lieten dat bij elke gelegenheid blijken. Hun avondjes uit begonnen met pinten drinken en eindigen meestal in een vechtpartij.

Waar werden jullie getraind?

We werden in spoedtempo klaargestoomd in Trobermory waar de beruchte «Commodore Stephenson» het bevel had. We noemden hem Monkey Stephenson omdat hij zo streng was. Op een dag heeft hij ons eens van 's morgens vroeg tot 's avonds laat op het dek laten lopen en marcheren tot we erbij neer vielen. Hij huurde ook wel eens iemand in om iets te laten stelen van het schip zoals een boei, een roeispaan, enz... De volgende morgen werd de kapitein op appel geroepen en berispt.

Welke oefeningen moesten jullie zoal doen?

In zee leerden we schieten met een kanon op schijven, we voerden reddingsoefeningen en we leerden omgaan met het materiaal.

Wat ook belangrijk was is dat we door de tijd die we met elkaar doorbrachten een teamspirit kregen.

Wat gebeurde er na de trainingsperiode?

Na de zes weken Trobermory zijn we naar Liverpool, onze basis, gevaren om te wachten op de eerste opdracht.

... die er vlug kwam

Ja, we werden bijna onmiddellijk na onze aankomst ingezet om een konvooi naar Gibraltar te begeleiden.

Hadden jullie contact met de mensen van de koopvaardijsschepen?

Neen, geen persoonlijk contact maar we hielden ons wel aan bepaalde afspraken. Er werden bijvoorbeeld vlaggen met codenummers in de mast gehesen, daardoor wisten we welke koers we moesten volgen.

Was de Godetia uitsluitend bemand door Belgen?

Neen, in het begin waren er zowel Belgische als Engelse matrozen, zelfs onze kapitein was een Engelsman, en daardoor vaarden we onder de Engelse vlag.

Vond je dat niet erg?

Neen, we vonden dat maar normaal aangezien onze kapitein een Engelsman was. Maar na een tijdje waren alle mensen aan boord Belgen en dan zijn we onder de Belgische vlag beginnen varen.

Ik moet wel zeggen dat het de vlag van de Belgische staatsdiensten was (met leeuw en kroon) en daar waren we niet zo blij mee.

Waarom niet?

Wij vonden dat we niets met de staatsdiensten te maken hadden, en we hebben ons dan ook ingezet om een eigen marinevlag te krijgen, wat ons trouwens gelukt is.

Dus de huidige marinevlag is mede dank zij jullie ontstaan?

Eigenlijk wel, ja.

De schepen zelf waren die comfortabel?

Neen zeker niet. Er was plaatsgebrek, geen ventilatie, en de ruimten voldeden niet aan de inspectie van een medisch team, maar toch werden wij (en anderen) zo de zee opgestuurd omdat er nood was aan schepen.

Wat ik me ook vaak afvraag is waarom jullie aan boord er allemaal zo 'clochardachtig' bijliepen, en wanneer jullie aan wal gingen er altijd piekfijn uitzagen in jullie uniform?

Dat was om de orde van de zeemacht een beetje te promoten en omdat we fier waren op dat pak.

... en voor de meisjes.

(lacht)

Ja, het was wel zo dat meisjes vlugger vielen voor matrozen van een vreemd land.

Dus je hebt je daar wel geamuseerd?

(schaterlacht)

JA, ik kan ze niet meer tellen. We hadden ook de tijd om de steden die we aandeden te verkennen. En we genoten ook wel van enkele priveleges.

Zoals?

Het bijwonen van theater- en cinemavoorstellingen, concerten enz...

Je hebt ongetwijfeld schepen zien zinken. Was je niet bang dat dat met jullie zou gebeuren?

Ik dacht daar wel aan. Ik was vooral bang voor de aanval begon maar eens het gevecht aan de gang was had je geen tijd meer om te denken. Ik heb eens een man gezien die geraakt was door een bom en zijn benen lagen in het water, zijn hoofd op het dek en zijn armen nog ergens anders. Dan slik je wel even, maar je moet verder. We waren altijd blij als het slecht weer was omdat de onderzeeërs van de Duitsers ons dan niet konden zien.

Werden de schepen gecamoufleerd?

Ja, de kleuren varieerden van seizoen tot seizoen. Soms waren ze in strepen, een andere keer effen, maar meestal werden ze in het grijs geschilderd, omdat ze dan 's nachts niet zichtbaar waren.

Wat wel zichtbaar was, was jullie label BELGIUM op de schouder. Speciale redenen?

Neen, we vonden het gewoon prettig, omdat onze uniformen dezelfde waren als die van de Engelsen.

Hadden jullie contact met de bewoonde wereld?

Niet echt. Soms kregen we berichten via Het Rode Kruis maar dat was bijna altijd slecht nieuws. Ik heb één keer zo'n bericht gehad. (wacht even) Mijn broer was gesneuveld.

Toen je dat vernam wou je hem dan niet wreken?

Ja. Bij de volgende aanval wilde ik kost wat kost een paar Duitsers doden. Maar je relativeert snel want terwijl je bommen gooit weet je dat je onschuldige mensen aan het doden bent.

Een andere moeilijkheid was de brandstof

We namen brandstof van een tanker in zee. Maar het gebeurde wel eens dat die nooit aankwam.

En dan?

Tja, dan hoopten we dat er genoeg in de reservetank zat om aan te komen.

Je hebt ook tussen de ijsbergen gevaren. Vertel eens.

Om konvooien van New-Found Land naar Rusland te begeleiden moesten we door de Noordatlantische oceaan waar ijsbergen zo groot als heel Oostende stonden. Tankerscheepen die daar tegen vaarden waren te vergelijken met vuurballen door de honderdduizenden liters mazout. We hebben dikwijls mensen moeten op pikken waar je de blaren van kon trekken of lichamen waar het hoofd van afviel.

De kledij die we ter beschikking hadden was ook niet al te best.

We hadden een duffelcoat, een oliejekker en een paar rubberen laarzen.

Wanneer je de duffelcoat droeg bij een storm, drong al het water daarin en werd het een ijsklomp aan je lichaam. Je moest dan zo snel mogelijk in warm water baden maar als je de wacht had ging dat niet.

Op de terugweg werd onze vloot gebombardeerd. Ons schip was het enige dat overgebleven was. Op de radio werd gemeld dat de Godetia ook gezonken was, en dan besef je maar hoeveel geluk je hebt gehad.

Hoe hebben jullie gehoord dat de oorlog afgelopen was?

We lagen buiten de haven (Liverpool) en er werden vier schepen klaargemaakt om de volgende dag te vertrekken toen we door de luidsprekers onze commandant hoorden zeggen «jongens we gaan naar huis». Wat er dan door je heen gaat is onbeschrijflijk.

Een paar maanden later zijn we afgezwaaid en de schepen van de Royal Navy werden verkocht aan buitenlandse marines, gesloopt of in 'cocoons' gelegd.

Wat is dat?

Een soort koepel wordt over de schepen gespannen zodat er geen water bij kan. Als die koepel gespannen is worden de schepen opgelegd in een haven.

De schepen van toen liggen er misschien nu nog altijd en moest er ooit een oorlog uitbreken dan kunnen ze in enkele dagen boven gehaald worden.

Laten we hopen dat dat niet nodig zal zijn.



Bemanning Myosotis fietst 12.000 km op hometrainer

Het gemeentebestuur van Koksijde, die het peterschap aanvaardde over de mijnenveger Myosotis, kreeg enkele dagen terug een verrassend telefoontje vanuit het verre Fujairah, Oman, van Commandant Marc Ectors, met de volgende mededeling:

Teneinde de banden met de gemeente Koksijde nog meer aan te halen en zich in het Midden Oosten op een andere manier nuttig te maken, startte aan boord van het schip een spontane actie: «Fietsen voor het goede doel». Tijdens hun vele vrije tijd is de volledige bemanning thans bezig om de totale afstand Zeebrugge-Fujairah, ongeveer 12.000 km, te fietsen op een hometrainer. Ieder bemanningslid betaalt 2 fr. per km en met enkele sponsors die zij ginder op de kop konden tikken hebben zij reeds 40.000 fr. bijeengefietsd. Ook de gemeente Koksijde wil zijn steen-

tje bijdragen om deze actie volledig te laten slagen. Dit gebeurde al, via een oproep aan alle Koksijdse verenigingen die op hun beurt reeds zijn overgegaan tot het betalen van een vrij aantal kilometers op basis van 20 fr. de km.

Bekendmaking

Het is tevens de wens van de ganse bemanning dat ook de pers deze actie op een doeltreffende wijze zou kenbaar maken in het ganse land. Immers de integrale opbrengst van deze actie is bestemd voor de tussenkomst in de medische interventie van jeugdige patiënten van de gemeente Koksijde. Het gemeentebestuur is er van overtuigd dat iedereen enkele kilometers zal willen sponsoren naar rato van 20 fr. de km voor het goede doel. Dit kan gebeuren door storting op rekening nr. 068-2127524-50 van «Myosotis Koksijde voor Kinderen», Zeelaan 24, in 8670 Koksijde.

NEPTUNUS

boutique neptunus

neptunus winkeltje



ASBAK

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Prijs: 100,- fr.

Wegens grote breekbaarheid worden de asbakken niet verstuurd, maar kunnen aangekocht worden op de dienst NEPTUNUS.

AANSTEKER

Namaak ZIPPO-aansteker in zwart metaal.

Prijs: 250,- fr.

Portkosten: 31,- fr.

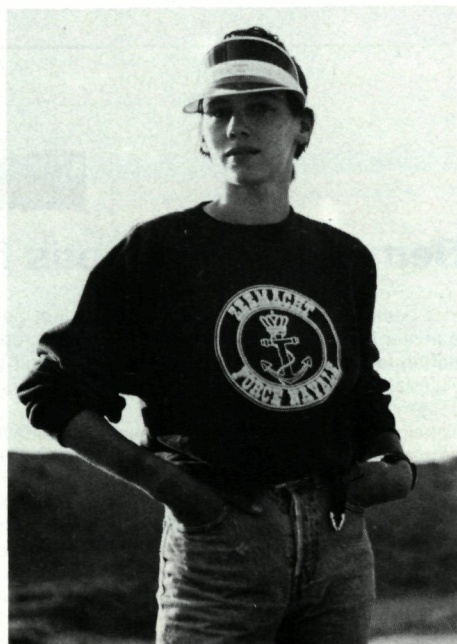
NIEUW!!!

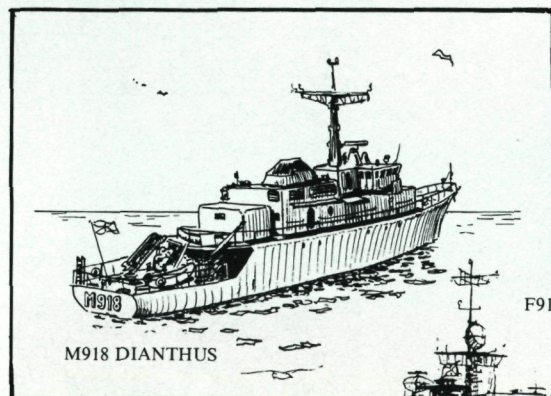
Sweater bestaat in blauw en in wit

Maten: medium - large - X-large - XX-large

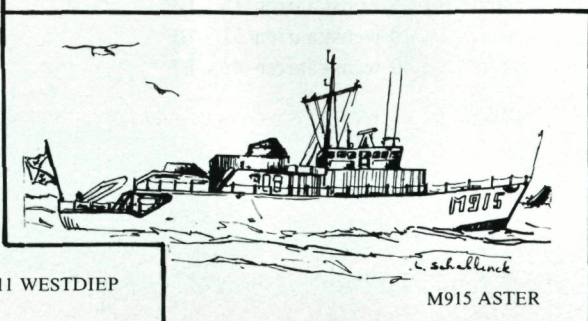
Prijs: 650,- fr.

Portkosten: 41,- fr.

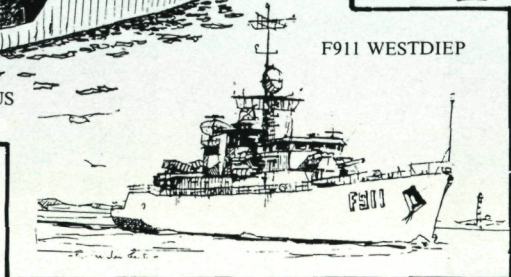




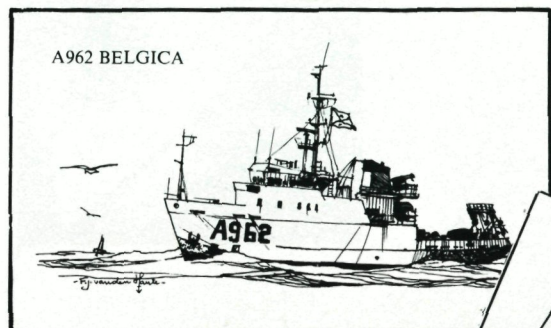
M918 DIANTHUS



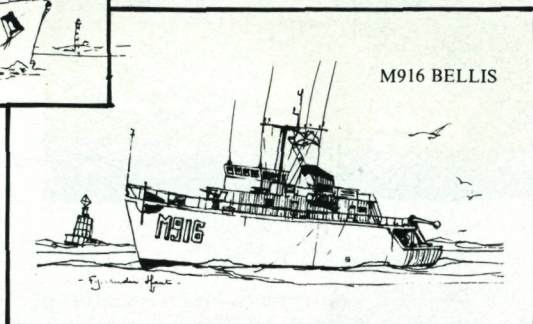
M915 ASTER



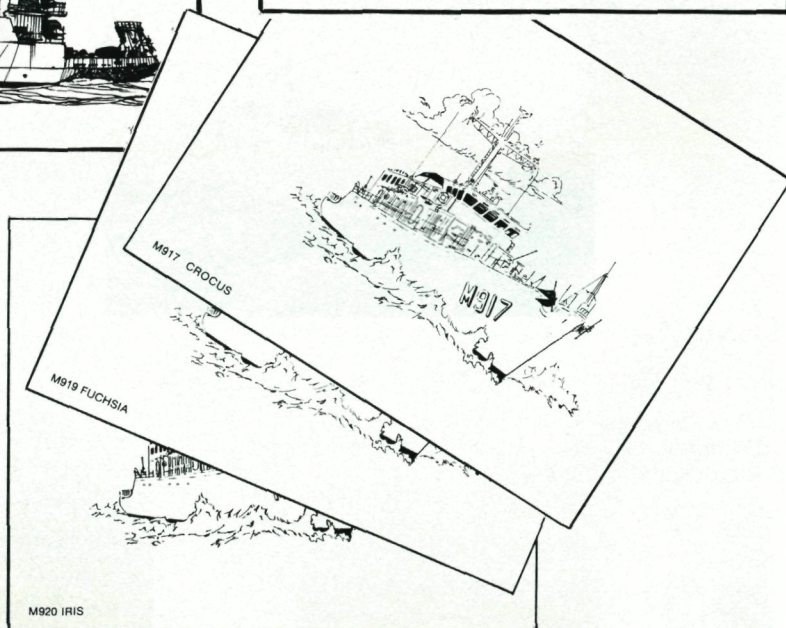
F911 WESTDIEP



A962 BELGICA



M916 BELLIS



M917 CROCUS

M919 FUCHSIA

M920 IRIS

Prachtige wenskaarten

omslag inbegrepen: 20,- BF
Portkosten:

tot 5 wenskaarten 12,- BF
20 wenskaarten 31,- BF
40 wenskaarten 41,- BF

Magnifique carte de vœux
enveloppe comprise: 20,-
FB

Frais d'envoi:

jusqu'à 5 cartes 12,- BF
20 cartes 31,- BF
40 cartes 41,- BF

WENSKAARTEN

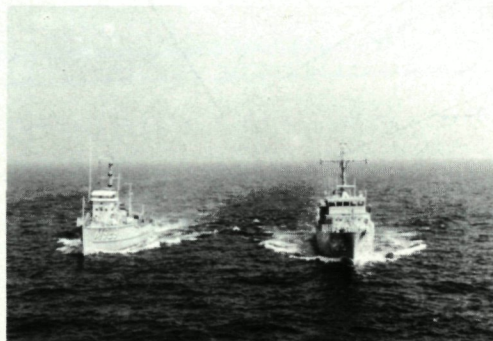
Wenskaarten met echte kleurfoto's van de F911 Westdiep, M919 Fuchsia, F913 Westhinder en andere schepen van de Zeemacht (omslag inbegrepen).

Prijs: 25,- BF

Portkosten: tot 5 wenskaarten 15,- BF

20 wenskaarten 31,- BF

40 wenskaarten 41,- BF



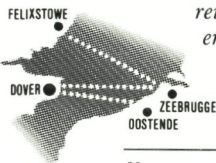
Met P&O worden zakenmensen businesspeople.

Voor zakenmensen is elke gewonnen minuut mooi meegenomen.

Wie daarom in een minimum van tijd het Kanaal wil oversteken, kiest voor P&O European Ferries. Met de supersnelle Jetfoil Oostende-Dover in 100 minuten. Tot 10 vluchten per dag, met een maximum aan comfort: klok vaste treinaansluiting, ruime parking... Aan boord wordt niets onverlet gelaten om je in alle rust te laten werken of ontspannen.

Kan je niet zonder je wagen, neem dan de Car Ferry vanuit Zeebrugge of Oostende. Tot 42 overvaarten per dag. Ook dan begint je zakenreis ontspannen.

Neem contact op met P&O European Ferries of met je reisagentschap. En zeg dat er haast bij is.



Vraag onze gratis brochure. Stuur snel deze bon duidelijk ingevuld terug naar: P&O European Ferries, Belliardstraat 30, 1040 Brussel. Tel. 02/231 1937.

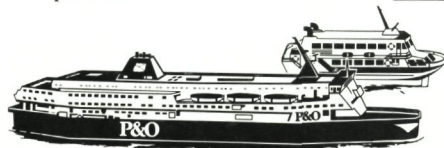
Naam

Straat

Postnummer

Stad

NEPT



P&O 
European Ferries
EEN ONDERDEEL VAN DE P&O GROEP

Waarom het Kanaal overvaren als een cruise kan?

Ierland als extraatje: profiteer van het speciale aanbod 'gekombineerd biljet'

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met de **werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur:

R. VAN RANSBEEK, Verenigingsstraat 69, bus 12, 1000 - Brussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef: E.A. VAN HAVERBEKE - Nieuwpoortswg. 20 - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

34e jaargang - neptunus - 34e année

5

nr 225

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 70 fr. - Prix par numéro 70 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1990 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Eddie Van Haverbeke, Nieuwpoortsesteenweg 20, 8400 Oostende